
E 74/465

СБОРНИКЪ ПРИКАЗОВЪ и ИНСТРУКЦІЙ АДМИРАЛОВЪ.

Составилъ
Капитанъ 1 ранга С. А. Скрягинъ.

Изданіе
Военно-Морского Ученаго Отдѣла Главнаго Морского Штаба.

С.-Петербургъ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1898.

Сборникъ

приказовъ и инструкцій

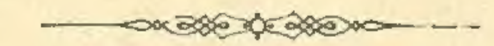
адмираловъ.

Составилъ

Капитанъ 1 ранга С. А. Скрягинъ.

Изданіе

Военно-Морского Ученаго Отдѣла Главнаго Морского Штаба.



С.-Петербургъ.

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1898.

Печатано по распоряженію Главнаго Морского Штаба.

Въ 1860 году, по инициативѣ въ Бозѣ почивающаго Генералъ-Адмирала Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича, была издана книга *«Собраніе приказовъ и инструкцій Адмираловъ»*, составляющая нынѣ почти библіографическую рѣдкость. Между тѣмъ, несмотря на коренное отличіе современнаго флота отъ флота прежней парусной эпохи, въ настоящее время, не менѣе чѣмъ ранѣе, ощущается потребность въ подобной же книгѣ.

Принимая во вниманіе соображенія, высказанныя въ помѣщаемомъ ниже предисловіи къ *«Собранію приказовъ и инструкцій Адмираловъ»*, изданія 1860 года, и имѣя въ виду, что изъ уроковъ прошлаго во многихъ случаяхъ могутъ быть извлечены цѣнныя указанія для современнаго флота, Управляющій Морскимъ Министерствомъ Вице-Адмиралъ П. П. Тыртовъ поручилъ Капитану 1 ранга Скрягину 1-му составить настоящій Сборникъ приказовъ и инструкцій Адмираловъ, объявленныхъ въ текущемъ столѣтіи съ начала его и до послѣдняго времени.

ПРЕДИСЛОВІЕ

къ Собранію Приказовъ изданія 1860 года.

ОБЩІЙ ВЗГЛЯДЪ

НА СОБРАНІЕ ПРИКАЗОВЪ И ИНСТРУКЦІЙ.

При составленіи Морского Устава, должно было имѣть въ виду, ввести въ него только самыя общія правила службы, которыя всегда и во всѣхъ случаяхъ должны быть соблюдаемы. Такимъ только образомъ Уставъ могъ получить характеръ закона. Но эта самая краткость, указывала на необходимость дополненій, которыя, не имѣя силы самаго устава, опредѣляли бы подробности отправленія службы на судахъ.

Въ самомъ уставѣ, эта необходимость предвидѣна и командирамъ судовъ (ст. 202) (*) предоставлено право: «давать подчиненнымъ своимъ особыя инструкціи по разнымъ предметамъ корабельной службы въ дополненіе, но не въ отмѣну и не въ измѣненіе существующихъ постановленій».

Такимъ образомъ статья эта возлагаетъ нѣкоторымъ образомъ на командировъ обязанность трудную, требующую много соображенія, но въ сущности необходимую, ибо, каждый командиръ не можетъ не быть убѣжденъ въ превосходствѣ правильной и однообразной системы въ порядкѣ службы. Желая въ нѣкоторой степени, облегчить этотъ трудъ гг. командировъ,—Генералъ-Адмиралъ приказалъ издать собраніе приказовъ и инструкцій, нѣкоторыхъ изъ замѣчательнѣйшихъ нашихъ моряковъ.

(*) Св. Мор. Пост. Книга X, раздѣлъ третій § 243—(Морской Уставъ).

Имѣя въ рукахъ такимъ образомъ картину порядка, доведеннаго этими офицерами на ввѣренныхъ имъ судахъ, многіе изъ которыхъ были образцовыми въ нашемъ флотѣ, — командиръ уже не затруднится избрать изъ нихъ то, что по его усмотрѣнію, считаетъ примѣнимымъ или полезнымъ ввести у себя и оставить то, что считаетъ неудобнымъ вводить.

Безъ сомнѣнія, по многимъ причинамъ, желательно, чтобы на всѣхъ судахъ, нашего флота, сохранился по возможности тотъ же порядокъ, относительно всѣхъ подробностей службы; но какъ большая часть этихъ подробностей обусловливается назначеніемъ судна, климатическими и разными другими условіями, то и не представляется другого исхода, какъ положиться въ этомъ случаѣ на благоразуміе, и опытность командировъ.

Въ издаваемой книгѣ, командиръ найдетъ не инструкціи, обязательныя для него, а скорѣе указаніе на тѣ части судовой службы, по которымъ долженъ быть заведенъ систематическій порядокъ и изображеніе того, какъ это дѣлалось на другихъ судахъ, пріобрѣтшихъ себѣ извѣстность порядкомъ и искусствомъ управленія. Въ его волѣ будетъ или удержаться въ внутреннемъ порядкѣ управленія, прежней испытанной уже на дѣлѣ системы, — или ввести, въ томъ, гдѣ онъ находитъ нужнымъ, свои правила, заимствованныя имъ отъ другихъ, изъ практики, или къ которымъ онъ приведенъ своимъ опытомъ и размышленіемъ.

Примѣчаніе. Приказы и Инструкціи Адмираловъ сняты съ подлинниковъ безъ измѣненія правописанія.

Оглавленіе.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стран.	*Строка*	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ читать:*
126	2—4—7 сверху	Cloire	Gloire
186	15 сверху	вмѣсто МѲЗ	МЗѲ
230	2 »	И. А.	И. Ѳ.
231	3 снизу	трубуетъ	требуетъ
232	6 сверху	съумѣли	съумѣетъ
233	1 »	когда задержать	когда либо задержать
244	14 »	№ 121	№ 124
277	7 »	увеличиваютъ	увеличивая
282	12 снизу	флагомъ «стопъ-машина» суда застопорятъ	флага «стопъ-машина» суда стопорятъ
316	1 »	плотикъ	клотикъ
326	7 »	грудно	трудно

Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ - Адмирала АЛЕКСѢЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА.

Февраля 10-го дня 1883 года, № 14.

Полученныя Мною донесенія Начальника эскадры Тихаго океана заслуживаютъ вниманія. Способъ, принятый Контръ-Адмираломъ Копытовымъ для отчета Начальству въ дѣйствіяхъ и движеніяхъ подчиненныхъ ему судовъ, облегчаетъ заключеніе объ общемъ употребленіи эскадры.

Описавши вкратцѣ все относящееся къ каждому судну, Начальникъ эскадры приложилъ копіи съ рапортовъ командировъ, изъ которыхъ составлено общее донесеніе, и такимъ образомъ далъ весьма ясный и вѣрный очеркъ плаванія эскадры за извѣстный періодъ времени, начиная отъ вступленія его въ командованіе. Къ этому прибавлены собственныя наблюденія, оцѣнка судовъ въ чисто военномъ смыслѣ, лоцмейстерскія замѣтки для малопосѣщаемыхъ мѣстностей, свѣдѣнія о встрѣченныхъ иностранныхъ судахъ, съ подробностями, доходящими до наружныхъ признаковъ, по которымъ можно отличить ихъ, тщательныя замѣтки о вооруженіи и снабженіи,—короче, все, что нужно знать центральной власти. Излишества, отнимающія время у тѣхъ, чья обязанность читать донесенія преимущественно съ цѣлью принимать мѣры полезныя для будущаго, тщательно опущены. Есть все, что для дѣла нужно, и ничего, неотносящагося къ нему непосредственно.

Изъ рапортовъ командировъ, написанныхъ съ приличною военнымъ начальникамъ скромностью и трезвостью слога, Я съ удовольствіемъ усматриваю, что на эскадрѣ Тихаго океана каждый силится быть полезнымъ службѣ. Цѣня общую на ней ревность, указываю въ особенности на донесеніе командира клипера «Пластунъ», капитана 1-го ранга Полянскаго.

Опытность въ наблюдательности, предусмотрительность въ плаваніи у береговъ, не представляющихъ никакихъ средствъ,

заботливость о сохраненіи здоровья команды, быстро переходившей изъ тропическаго климата въ (умѣренный) суровыя условія дальняго сѣвера, и труды по описи неизвѣстныхъ пунктовъ при неблагопріятныхъ условіяхъ заслуживаютъ полной похвалы и обязываютъ меня выразить капитану 1-го ранга Полянскому мою искреннюю благодарность, а гг. офицеровъ клипера «Пластунъ», ревностно содѣйствовавшихъ командиру и почти безъ исключенія молодыхъ, привѣтствовать съ похвальнымъ и уже полезнымъ началомъ поприща. Команда, очевидно, одушевлялась примѣрами начальниковъ и работала безъ устали.

Не умаляю этимъ дѣйствій другихъ командировъ, посылавшихся въ тѣ-же негостепріимныя мѣстности. Всѣ усердно исполняли долгъ и доказали, что корабль, содержимый въ полномъ порядкѣ, способенъ на всякое порученіе. Этому порядку и дѣйствительности, засвидѣтельствованнымы двумя начальниками, однъ за другимъ слѣдовавшими, Я вижу ясное доказательство въ быстромъ и точномъ выполненіи адмиральскихъ приказаній, въ отсутствіи всякихъ ссылокъ на надобности и поврежденія и въ полной готовности всегда слѣдовать по назначенію, доказывающей, что на эскадрѣ нѣтъ вялой наклонности къ якорному спокойствію.

Передавая Флоту настоящее состояніе эскадры Тихаго океана, Я вывожу изъ него радостную надежду на будущее. При подобныхъ задаткахъ и опытности, уже усвоенной другими, — къ тому времени, когда исполнится воля Государя Императора поднять морскія силы наши въ уровень съ значеніемъ Россіи, безъ сомнѣнія будетъ готова для увеличеннаго флота личность, способная чутко и разумно оберегать честь и нужды Россіи на всѣхъ моряхъ.

Мая 15-го дня 1883 года, № 57.

По случаю исполнившагося нынѣ столѣтія существованія Черноморскаго флота, Государь Императоръ Всемилостивѣйше соизволилъ удостоить его слѣдующею грамотою.

«Нашему Черноморскому флоту».

Черноморскій флотъ достигъ ста лѣтъ своего славнаго существованія. Мнѣ отрадно по этому случаю вспомнить о трудахъ флота на пользу Россіи, о подвигахъ его на ея славу.

Всеобъемлющій духъ Петра и мудрость Екатерины предначертали утвердить господство Россіи на берегахъ древняго Понта Эвксинскаго. Съ появленіемъ нашимъ, на берегахъ сихъ вновь стали возникать цвѣтущія поселенія и развилась торговля и промышленность. Распространеніе границъ Имперіи до береговъ Чернаго и Азовскаго морей было дѣломъ всего народа Русскаго; но мирные успѣхи новыхъ поселенцевъ и благосостояніе ихъ не упрочились бы безъ покровительства охраняющей морской силы. Содѣйствовавъ успѣхамъ нашей доблестной арміи въ покореніи Крыма, Черноморскій флотъ закрѣпилъ тамъ наше владычество.

Подъ его защитою, согрѣтые лучами его славы, взросли по берегамъ моря плоды благодатнаго мира. Къ сему отрадному явленію повели доблестныя дѣянія моряковъ нашихъ на водахъ Средиземнаго и Чернаго морей и на Дунаѣ, подъ стѣнами Кавказа.

И не въ сіяніи успѣховъ, не въ громѣ побѣдъ только явилъ Черноморскій флотъ свою доблесть. Она не покидала его въ горнилѣ страданій, въ долгіе, кровавые дни защиты Севастополя.

Начатою нынѣ постройкою кораблей призываю вновь сей доблестный флотъ на преемственное для него поприще чести, пользы и славы, и, вмѣстѣ съ признательною Россіею, вспоминаю съ гордостью имена: Чичагова, Сенявина, Мордвинова, Ушакова, Грейга, Казарскаго, Лазарева, Нахимова и Корнилова.

Связуя знаменіе минувшаго съ упованіемъ на славное будущее, Я повелѣлъ окончить строющійся въ Севастополѣ надъ могилами адмираловъ храмъ Св. Равноапостольнаго Князя Владиміра и въ немъ сохранять для потомства имена всѣхъ

Черноморцевъ, которые подвигами или полезными для отечества трудами украсили и украсятъ жизнь свою.

Воздвигнутый тамъ, гдѣ Россія, черезъ своего вождя, озарилась свѣтомъ Божественной истины, Священный памятникъ сей да послужитъ символомъ сочетанія христіанскаго рвенія съ доблестями воина. Да будетъ и впредь завѣтомъ Черноморцевъ: «крѣпость въ вѣрѣ, вѣрность престолу, польза и слава отечества».

Съ сердечною радостью объявляя объ этомъ новомъ знакѣ Высочайшаго вниманія къ заслугамъ нашего флота, Я твердо увѣренъ, что такая Монаршая милость еще болѣе укрѣпитъ въ средѣ моряковъ выраженный въ грамотѣ завѣтъ: «крѣпость въ вѣрѣ, вѣрность престолу, польза и слава отечества».

Декабря 24-го дня 1883 года, № 152.

При производствѣ смотровъ судамъ, возвратившимся въ этомъ году изъ дальняго плаванія, Комиссія обратила вниманіе на то, что при боевой тревогѣ на клиперѣ «Забіяка» спускается верхній рангоутъ, могущій, во время боя при паденіи, помѣшать дѣйствію орудій.

Находя подобную мѣру вполнѣ цѣлесообразною, предписываю принять ее къ исполненію на всѣхъ рангоутныхъ судахъ, спуская брамъ стеньги и брамъ реи каждый разъ передъ пробитіемъ полной боевой тревоги.

Изъ отчетовъ Комиссіи по осмотру судовъ, возвратившихся изъ дальняго плаванія, видно также, что командиры произвольно измѣняютъ нѣкоторыя установленныя правила службы на судахъ, отчего вводится разнообразіе въ исполненіи требованій службы.

Для устраненія подобнаго разнообразія, предписываю командирамъ судовъ: ни подъ какимъ видомъ не измѣнять своею властью установленныхъ боевъ, командныхъ словъ, пріемовъ ученій и вообще какихъ бы то ни было утвержденныхъ правилъ службы на судахъ.

Марта 14-го дня 1888 года, № 34.

Изъ рапортовъ бывшаго Начальника Тихоокеанской эскадры, Я съ особеннымъ удовольствіемъ вижу, что время пребыванія эскадры у своихъ береговъ было разумно употреблено на изученіе ихъ и на упражненія, въ чужихъ портахъ невозможныя. Рапорты командировъ и техническія приложенія къ нимъ высказываютъ, что спеціалисты-офицеры внимательно занимаются дѣломъ и наблюдаютъ за малѣйшими недостатками въ принадлежностяхъ орудій, минъ, механизмовъ и проч. Понимая что такое вниманіе залогъ военныхъ успѣховъ, они приносятъ непосредственную пользу и въ мирное время. Лейтенантъ Залѣвскій избавилъ своими познаніями казну отъ значительныхъ расходовъ, исправя, вмѣсто Компаніи, кабель изъ Владивостока въ Нагасаки, поврежденный при постановкѣ на мель фрегата «Дмитрій Донской».

Случайность съ фрегатомъ даетъ Мнѣ поводъ заключить, что на эскадрѣ Тихаго океана и между ею и портовыми властями Владивостока существуетъ истинная военная связь, основанная на правилѣ, что въ вопросахъ о помощи на морѣ нѣтъ мѣста мысли о невозможности. Особенно выказанъ истинный морской взглядъ на подобныя случайности корветомъ «Витязь», поспѣвшимъ къ мѣсту крушенія, не смотря на то что онъ стоялъ въ порту съ разобраннымъ механизмомъ, и пароходомъ Добровольнаго флота «Россія», тотчасъ отвлекшимся отъ своего дѣла и дѣйствовавшимъ такъ, что заслужилъ особую похвалу Начальника эскадры. При самомъ снятіи фрегата не колебались ни минуты въ выборѣ мѣръ спасенія, и работы по облегченію и по стягиванію фрегата велись съ быстротою, дѣлающею честь начальникамъ и командамъ.

Но соображая обстоятельства, предшествовавшія случаю съ фрегатомъ, Я заключаю, что тѣ, отъ которыхъ они преимущественно зависѣли, недостаточно взвѣсили важность потери фрегата на дальней станціи и не проникнуты постоянно мыслію, что паровое судно, выстроенное соотвѣтственно новымъ

требованіямъ, вызываетъ на возможныя предосторожности, т. е. на соображеніе всѣхъ случайностей и послѣдствій предпринимаемаго дѣйствія. Такія суда стоютъ дорого и потеря ихъ столь чувствительна для Государственной казны, что съ трудомъ извинятъ, если она произойдетъ не въ бою, но на упражненіяхъ приготовляющихъ къ бою.

Если нельзя выбрать для стрѣльбы минами мѣста удобнѣе, нежели въ углубленіи берега южнѣе мыса Купера, то слѣдуетъ обставлять вѣшками береговыя отмели къ сѣверу и югу отъ углубленія, чтобы можно было смѣло сосредоточить все вниманіе на упражненіе въ стрѣльбѣ съ нужнаго пункта. Фактъ что прежде, на томъ же мѣстѣ, ничего подобнаго не случалось, не есть оправданіе; тѣмъ болѣе что прежде упражнялись тамъ суда менѣе углубленныя нежели «Дмитрій Донской».

Не порицая смѣлости и рѣшительности въ дѣйствіяхъ на морѣ, Я, вмѣстѣ съ тѣмъ, надѣюсь, что во флотѣ вообще понимаютъ и то и другое только какъ слѣдствіе предварительныхъ всестороннихъ соображеній и обдуманности, а не внезапно и безпричинно рождающейся воли.

Петергофъ. Августа 21-го дня 1890 года, № 144.

Морскіе маневры нынѣшняго года сопровождались съ самаго начала очень свѣжими вѣтрами, достигавшими по временамъ силы урагана. Эти тяжелыя условія дали возможность убѣдиться, что личный составъ флота подготовленъ для борьбы со всякими случайностями морской службы и стоитъ на высотѣ своего призванія, и что практическія плаванія, не смотря на ихъ кратковременность, постепенно приводятъ нашъ флотъ къ состоянію боевой готовности.

Всѣ 40 вымпеловъ, отъ корабля до миноноски включительно, выдержали плаваніе безъ серьезныхъ аварій и почти безъ матеріальныхъ потерь, хотя нѣкоторые изъ нихъ были поставлены ураганомъ въ крайне критическое положеніе, такъ потерявшій свои якоря клиперъ «NN» избѣгнулъ грозившей

опасности благодаря смѣлости и находчивости своего командира, направившаго его ночью черезъ буруны въ открытое море, освѣщая путь электрическимъ фонаремъ.

Убѣдившись во всемъ этомъ лично изъ Моихъ наблюденій во время Моего пребыванія на маневрировавшихъ эскадрахъ, Я считаю пріятнымъ для себя долгомъ выразить Мою признательность командовавшимъ эскадрами — старшему-флагману, вице-адмиралу Копытову и младшему-флагману, контръ-адмиралу Геркену, равно благодарю начальника отряда, младшаго флагмана, контръ-адмирала Гирсъ и всѣхъ штабъ- и оберъ-офицеровъ участвовавшихъ въ маневрахъ; нижнимъ же чинамъ объявляю Мое спасибо.

Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ-Адмирала КОНСТАНТИНА НИКОЛАЕВИЧА.

Августа 30-го дня 1869 года.

Разставаясь сегодня съ практическою эскадрою броненосныхъ судовъ, Я прежде всего не могу не выразить моей сердечной благодарности Начальнику эскадры, Генералъ-Адъютанту Бутакову; Отряднымъ Начальникамъ: Контръ-Адмиралу Керну и Свиты Его Величества Контръ-Адмиралу Стеценкову; Свиты Его Величества Контръ-Адмиралу Перелешину; командирамъ и всѣмъ остальнымъ чинамъ эскадры,— за тотъ истинный морской духъ и за то пламенное рвеніе, которыми они умѣли заслужить вниманіе Государя Императора, на Высочайшемъ смотру.

Его Величество изволилъ передать Мнѣ Свое удовольствіе въ такихъ милостивыхъ выраженіяхъ, что «Я горжусь вами».

Въ теченіе трехъ дней пребыванія на эскадрѣ, осмотрѣвъ и лично занятія на судахъ, Я нашелъ большіе успѣхи въ образованіи ихъ молодыхъ командъ; благодарю всѣхъ чиновъ эскадры за наслажденіе, которое они доставили Мнѣ у себя. Но радуясь ихъ успѣхамъ, Я долженъ тутъ же привести достопамятныя слова Государя, сказанныя командирамъ на фрегатѣ «Петропавловскъ»:

«Я хочу сказать вамъ, чтобъ вы не думали, что достигли уже совершенства, но Я надѣюсь, что вы постараетесь его достигнуть, по всѣмъ частямъ вашей многотрудной и разнообразной службы, и въ случаѣ надобности поддержите честь русскаго флага, какъ это уже случалось нѣсколько разъ».

Нынѣшнее состояніе броненосной эскадры показало намъ, чего можно достигнуть даже въ короткое время, при разумномъ руководствѣ Начальниковъ и дружномъ содѣйствіи подчиненныхъ лицъ. Будемъ столь же настойчиво продолжать свои труды, дабы и впредь заслуживать похвалы отъ нашего Августѣйшаго Монарха и честно сослужить службу Отечеству.

Декабря 22-го дня 1870 года, № 181.

На одномъ изъ судовъ, находящихся въ дальнемъ плаваніи, нарушенъ былъ порядокъ подчиненности и служебнаго приличія въ сношеніяхъ съ командиромъ, и совершенъ въ высшей степени дерзкій поступокъ противъ старшаго офицера.

По важности такихъ противозаконныхъ дѣяній, слѣдовало, для поддержанія порядка и дисциплины, безотлагательно предать суду виновныхъ на мѣстѣ происшествія, по власти начальнику предоставленной, согласно Высочайше утвержденному положенію о порядкѣ производства суда во время плаванія; вмѣсто того, по соображеніямъ, лишеннымъ надлежащаго основанія, виновные и слѣдственныя дѣла о нихъ отправлены въ Россію, отчего, независимо отъ нарушенія существующихъ постановленій, направленіе сихъ дѣлъ на дальнѣйшій законный ходъ сдѣлалось невозможнымъ, ко вреду для службы и правосудія.

Имѣя въ виду, что такое уклоненіе военноморскихъ начальниковъ отъ употребленія предоставленныхъ имъ по закону средствъ и власти къ немедленному производству суда и конфирмаціи приговоровъ надъ виновными въ преступленіяхъ, совершаемыхъ во время отдаленныхъ плаваній, обнаруживается уже, къ сожалѣнію, не въ первый разъ и ставитъ высшее начальство въ крайнее затрудненіе при разсмотрѣніи дѣлъ подобнаго рода, Я нахожусь въ необходимости строжайше подтвердить командирамъ судовъ, а равно начальникамъ отрядовъ и эскадръ, находящихся въ дальнемъ плаваніи, о неуклонномъ исполненіи ими обязанностей ихъ въ этомъ отношеніи, и предваряю, что всякое нарушеніе ими сихъ обязанностей будетъ преслѣдуемо какъ явное бездѣйствіе власти, по всей строгости законовъ.

Начальника эскадры Средиземнаго моря, Вице-Адмирала Д. Н. Сенявина.

Октября 9-го дня 1805 года, № 4.

Гельсинор̄ъ.

Въ правилахъ, изъ наставленія господина Товарища Министра военныхъ морскихъ силъ и кавалера Павла Васильевича Чичагова, отъ меня къ господамъ командующимъ препровожденныхъ, между прочимъ предписано: «мушкетоны, ружья, пистолеты и прочее мелкое оружіе розданы-бъ были за номерами на руки какъ солдатской командѣ, такъ и служителямъ». Для сбереженія сего оружія отъ повреждения желательно-бъ было, чтобы во время стоянія на якорѣ и походѣ подѣлать такіе сундуки, которые обиты были-бы внутри сукномъ или другимъ чѣмъ, и гдѣ бы они порядочно покладены быть могли, почему господа командующіе имѣютъ подать рапорты, какіе потребны для сего матеріалы, по полученіи коихъ оные имъ немедленно отпущены будутъ.

Мая 19-го дня 1808 года, № 3.

Лиссабонъ.

Предписываю господамъ командующимъ читать служителямъ въ свободное время и не менѣе какъ два раза въ недѣлю изъ законовъ тѣ статьи, наиболѣе кои относятся до благого поведенія; равнымъ образомъ, чтобы сами ротные командиры и чрезъ офицеровъ своихъ какъ можно чаще внушали-бы служителямъ о воздержаніи себя отъ всякаго рода дурныхъ поступковъ, а паче отъ пьянства, которое опричь частнаго несчастія содѣлываетъ часто вредъ службѣ Государя Императора и товарищамъ своимъ.

Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ. Вице-Адмирала А. С. Грейга.

ПО ЭСКАДРѢ.

Іюля 2-го дня 1820 года, № 20.

При спускѣ катера съ транспорта «Ріонъ», при входѣ его въ Севастополь прошлаго 1819 года, по непростительной ошибкѣ, утоплено было два человѣка, по поводу чего, въ сдѣланномъ отъ меня предписаніи флотскому въ Севастополѣ начальнику, изложены были правила, какія наблюдать должно при спускѣ учебныхъ судовъ. Хотя правила сіи и были объявлены по флоту, приказомъ его отъ 27 Декабря 1819 года, но за всѣмъ тѣмъ я принужденнымъ нахожусь нынѣ вновь подтвердить оныя:

1) При спускѣ судна обои тали травить ровно, дабы симъ держать его въ горизонтальномъ положеніи; когда же оно будетъ отъ воды около фута, тогда отдавать и раздернуть кормовыя тали, а потомъ и носовыя, вынимая ихъ такимъ-же порядкомъ; притомъ наблюдать, чтобы еще до спуска судна былъ поданъ съ форъ-русленей конецъ и закрѣпленъ въ носовой его части.

2) Подымая судно смотрѣть: чтобы носовыя тали были заложены и вытянуты прежде кормовыхъ, и чтобы судно поднимаемо было горизонтально, или носомъ немного выше; имѣющійся же въ носовой части судна того конецъ, не прежде долженъ быть отданъ, какъ по совершенномъ уже поднятіи онаго, такимъ образомъ гребное судно не будетъ подвержено опасности опрокинуться, или наполниться водою.

3) Въ обоихъ сихъ случаяхъ, т. е. при спускѣ и подъемѣ судовъ, болѣе трехъ, или четырехъ человѣкъ на нихъ не имѣть.

Г.г. командирамъ кораблей и прочихъ судовъ рекомендую строго наблюдать: дабы всѣ вышеописанныя правила были выполняемы въ точности, и чтобы вахтенные лейтенанты сами имѣли присмотръ за сею работою; когда же они будутъ за-

цяты парусами, или другимъ какимъ на кораблѣ дѣйствіемъ, тогда должны поручать наблюденіе за оною именно старшему по себѣ офицеру, дабы въ случаѣ несчастія, отъ ошибки, или несмотрѣнія произойти могущаго, виновный былъ извѣстенъ.

ПО ЭСКАДРѢ.

Августа 20-го дня 1822 года, № 35.

Усматривая, что на нѣкоторыхъ корабляхъ и фрегатахъ, по раздачѣ коекъ, половина оныхъ остается въ сѣткахъ, я заключаю, что на судахъ сихъ, въ противность приказа моего № 5, койки раздаются одной только вахтѣ; а служители другой, по обыкновенію, лично мною въ прошлыхъ кампаніяхъ дознанному, по смѣнѣ, ложатся въ койки первой. Не видя никакой причины, могущей препятствовать исполненію означеннаго приказа, а напротивъ заключая, что, въ невыгодахъ и непріятностяхъ человѣка, принужденнаго койку свою раздѣлять съ другимъ, всякій легко убѣдиться можетъ, ежели только положеніе его отнесетъ къ себѣ, а равно и согласиться, первое: что таковое принужденіе не токмо лишаетъ возможности человѣка, къ чистотѣ привыкшаго, слѣдовать похвальной привычкѣ сей, но и по неволѣ охлаждаетъ его къ оной; ибо, будучи обязанъ раздѣлять койку свою иногда съ самымъ неопрятнымъ, онъ не можетъ содержать въ чистотѣ ни ее, ни бѣлья въ ней находящагося, и второе: что ничего не можетъ быть вреднѣе для здоровья человѣка, какъ ложиться въ койку, въ коей не высохла еще испарина другого; а потому я считаю нужнымъ, рекомендовать г.г. командирамъ, строго наблюдать: дабы всякій спалъ непремѣнно въ собственной своей койкѣ, и для того раздавать оныя или всѣмъ вообще служителямъ вдругъ, съ тѣмъ чтобы, при выходѣ на вахту, каждый завязывалъ свою и оставлялъ въ готовности къ выносу на верхъ, или одной только вахтѣ, но съ тѣмъ, чтобы служители оной, съ выходомъ на вахту, выносили и свои койки, а смѣняющіеся съ вахтъ въ то же время разбирали имъ принадлежащія и развѣшивали.

ПО ЭСКАДРѢ.

Августа 27-го дня 1822 года, № 37.

Дабы сколь возможно пріучать служителей къ опрятности столь необходимой на корабляхъ, какъ для самаго здоровья ихъ, такъ и для благоприличія, я рекомендую г.г. командирамъ.

Первое: за нѣсколько дней до переборки служителей съ берега на корабль, всѣ оные непремѣнно должны быть посланы въ баню; при самой же переборкѣ, ротные и частные командиры обязаны строго осматривать багажъ каждаго человѣка, наблюдая: чтобы кромѣ крѣпкаго платья, не было ими взято никакихъ грязныхъ лоскутковъ, ни тряпокъ, ни другой дряни, способствующей завести одну нечистоту и насѣкомыхъ отъ нея происходящихъ, для истребленія коихъ, какъ самой гнусной нечистоты, должны быть принимаемы всѣ мѣры, состоящія въ томъ, чтобы служители были всегда острижены, чтобы при всякомъ удобномъ случаѣ дозволяемо имъ было купаться и проч.

Второе: строго наблюдать, дабы каждое воскресенье всѣ вообще служители перемѣняли бѣлье свое, чему и дѣлать надлежащій осмотръ слѣдующимъ образомъ: по поднятіи флага, на всѣхъ судахъ бить сборъ, и по устроеніи служителей въ двѣ шеренги на шканцахъ и палубѣ, осматривать бѣлье у оныхъ прежде ротнымъ командирамъ, а потомъ и самимъ командующимъ судами, и, буде у кого найдено будетъ черное, то приказать тутъ же передъ фронтомъ перемѣнить чистымъ, а ежели таковаго не окажется, на того надѣвать старый куль, въ коемъ и долженъ онъ быть до перваго дня, для стиранія бѣлья назначеннаго; а какъ многіе изъ служителей или по скупости или нерадѣнію могутъ надѣтое или чистое бѣлье опять перемѣнить грязнымъ, чтобы сохранить первое до будущаго воскресенья, то и должно имѣть неослабное наблюденіе ротнымъ командирамъ, дабы нечистое бѣлье по снятіи было

отбираемо унтеръ-офицерами и запиралось бы до перваго назначеннаго для мытья дня въ экипажныя каюты, или другое удобное для сего мѣсто.

ПО ЭСКАДРѢ.

Іюля 30-го дня 1826 года, № 52.

Замѣчая, что командиры судовъ, призываемыхъ для переговора, или же подходящихъ къ эскадрѣ съ депешами, приближаясь къ флагманскому кораблю, первою обязанностію поставляютъ отрапортовать о благосостояніи порученнаго имъ судна, и находя, что съ выполненіемъ сего, хотя впрочемъ должнаго обряда, командиры во время сильныхъ вѣтровъ не могутъ успѣть принять приказаніе, или словесно объяснить мнѣ о какихъ либо бумагахъ или же порученіяхъ, я въ отвращеніе того нужнымъ считаю постановить правиломъ: суда, приходящія для переговора, наипервѣе должны выслушиватъ повелѣнія, выполненіе коихъ на оныя возлагается; идущимъ же съ депешами, сперва увѣдомлять какъ о бумагахъ, такъ и о порученіяхъ имъ сдѣланныхъ и къ флоту относящихся, а послѣ уже того, буде успѣютъ, доносили бы о состояніи команды.

ПО ЭСКАДРѢ.

Іюля 18-го дня 1828 года, № 59.

Замѣтивъ, что на нѣкоторыхъ судахъ, по постановленіи на якорь и въ продолженіе якорнаго стоянія, не наблюдается въ строгости порядокъ и опрятность, военнымъ судамъ приличные, я нахожу нужнымъ сдѣлать слѣдующія наставленія, для точнаго по онымъ исполненія:

Какъ скоро корабль станетъ на якорь, должно наблюдать, чтобы мачты стояли правильно, стеньги по мачтамъ, утлегарь по бушприту; чтобы реи были прямы на брасахъ и топенан-

тахъ и совершенно параллельно между собою; чтобы всѣ паруса были закрѣплены чисто и всѣ бѣгучія снасти, какъ то: стаксель фалы, булиня, гитовы, шкоты, галсы, сигнальные фалы и т. п. были туго вытянуты; чтобы за бортомъ не висѣло ни бухтъ, ни концовъ, и бортъ корабля вездѣ былъ бы чистъ и опрятенъ; и чтобы изъ бортовъ отнюдь не было выбрасываемо никакой нечистоты, а буде найдется что либо замараннымъ, стараться вымыть, или же закрасить; чтобы гальюнъ былъ въ должной опрятности.

Какъ положеніе рангоута и реевъ, а равно чистота борта, гораздо виднѣе извнѣ корабля, то, для обозрѣнія того, и должно посылать шлюпку съ офицеромъ, который по возвращеніи на корабль, о всемъ имъ замѣченномъ докладываетъ вахтенному, а сей немедленно приступаетъ къ приведенію всего въ должный порядокъ, и, по исправленіи всѣхъ недостатковъ, должно, вытянувъ снасти, уложить ихъ чистыми бухтами, или кружками, однимъ словомъ, дать имъ видъ, который бы показывалъ, что уборкою ихъ занимаются; послѣ сего выметаютъ палубы и очищаютъ соръ, могущій налетѣть со снастей, вытираютъ пушки, подъ станками и по борту, и когда все будетъ приведено въ должный вышеизъясненный порядокъ, тогда вахтенный лейтенантъ, удостовѣрясь личнымъ обозрѣніемъ какъ верха, такъ и палубъ въ чистотѣ и опрятности, доноситъ о томъ командиру. Сіе же самое должно быть наблюдаемо каждодневно и по подъемѣ брамъ-реевъ.

ПО ЭСКАДРѢ.

Іюня 17-го дня 1829 года, № 66.

Судно, коему сдѣланъ будетъ сигналъ: *подойти для переговора*, приближаясь къ флагманскому кораблю (буде флотъ идетъ не на фордевиндъ) съ вѣтру, отнюдь не должно спускаться ему подъ корму, ни приводить подъ вѣтромъ у него бейдевиндъ, если его корабль лежитъ симъ курсомъ; ибо въ первомъ случаѣ при свѣжемъ вѣтрѣ призываемое судно пройдетъ такъ скоро, что и неуспѣетъ выслушать дѣлаемаго при-

казанія; а въ послѣднемъ, паруса его обезвѣтрятся, оно останется какъ въ дрейфѣ, и флагманскій корабль будетъ на него наваливать. Для избѣжанія всѣхъ сихъ неудобствъ, судно, спускающееся съ вѣтра для переговора, должно, приходя на ближнюю дистанцію съ навѣтренной стороны, привести къ вѣтру и лечь однимъ курсомъ съ флагманомъ, пока получитъ приказанія; идущее же съ подвѣтра, по означенному сигналу, обязано пройти контра-галсомъ подъ кормою и, буде неясно выслушаетъ приказанія, то, поворотивъ немедленно оверъштагъ, стараться достигнуть, какъ выше сказано, навѣтренной стороны флагмана; тоже самое должны наблюдать и суда, подходящія съ кильватера, то есть держаться на вѣтрѣ у флагмана.

КОРАБЛЬ «ПАРИЖЪ».

Іюня 17-го дня 1829 года, № 67.

Видя съ сожалѣніемъ чрезмѣрно необыкновенную болѣзненность, существующую вообще на судахъ, флотъ составляющихъ, и изыскивая причины оной, я нахожу, что, хотя значительное число рекрутъ, изнуреніе отъ работъ, въ теченіе ненастнаго зимняго и весенняго времени, а можетъ статься и качества воды, и могутъ почесться причинами, способствующими умноженію больныхъ, но главнѣйшій, по всей вѣроятности, источникъ сего зла есть: сырой и спертый въ трюмѣ и въ разныхъ каютахъ, на кубрикѣ и въ бротъ-камерахъ воздухъ. И какъ нѣтъ сомнѣнія, что чѣмъ суше и чище содержится корабль и команда, тѣмъ менѣе подвержена послѣдняя болѣзнямъ, я потому почитаю полезнымъ установить единообразный порядокъ и всеобщія по сему предмету правила, для достиженія изъясненной цѣли по Черноморскому флоту:

1) Шканцы, шкафуты, бакъ и верхнія палубы, мыть каменьемъ съ пескомъ въ означенное приказомъ, отъ 23 іюля прошлаго 1823 года № 40 (*), время, и отнюдь не рѣже.

(*) При розыскахъ означенный приказъ не найденъ.

2) Нижнюю, а на 110 пуш. и среднюю палубу, мыть таковымъ же образомъ, одинъ разъ въ недѣлю, какъ то означено въ вышеупомянутомъ же приказѣ.

3) Кубрики и каюты на оныхъ мыть такимъ же образомъ, одинъ разъ въ мѣсяцъ, а именно 1 числа; скоблить же оные съ помощію мокрыхъ швабръ, одинъ разъ въ недѣлю, именно субботу; скоблить сухо по средамъ, а мести всякій день разъ, или болѣе ежели нужно.

4) Во время мытья кубрика, нижнихъ и среднихъ палубъ никто, кромѣ симъ дѣломъ занимающихся, не долженъ тамъ находиться, а всѣмъ выйти на верхъ.

5) По окончаніи мытья, ставить во всѣхъ мѣстахъ жаровники съ угольями, и гдѣ нужно въ кадкахъ, немного водою наполненныхъ, класть нѣсколько стружекъ или лучинокъ для прокуриванія тѣхъ мѣстъ, и коль скоро наполнятся дымомъ, болѣе лучинокъ не класть, но жаровни оставить на мѣстѣ, покуда уголья потухнутъ, и буде еще остается сырость, то новыми угольями наполнить и вторично также поставить, перемѣняя ихъ съ одного мѣста на другое, гдѣ болѣе сырости окажется; когда дѣйствію жаровень пройдетъ одна склянка, тогда спустить въ кубрикъ виндзейли, для разогнанія дыма и очищенія поднятой жаровнею сырости.

6) Коль скоро палубы окажутся сухи, тогда, а не прежде, позволить сойти туда людямъ; до сихъ же поръ, сверхъ часовыхъ у люковъ, поднимать также и трапы, дабы тѣмъ болѣе препятствовать всякому сходу служителей.

7) Два дня въ недѣлю (по пятницамъ и вторникамъ), ставить такимъ же образомъ жаровни курить трюмъ и выгонять потомъ дымъ и сырость виндзейлями.

8) Одинъ разъ въ недѣлю, сушить и провѣтривать такимъ образомъ всѣ каюты и бротъ-камеру.

9) На тѣхъ судахъ, которыя не имѣютъ течи, или весьма умѣренную, высушивать ежедневно льялъ швабрами и потомъ спустить туда жаровникъ съ угольями и держать пока потухнутъ.

10) Стараться сколь возможно не подвергать нижнихъ чиновъ дождю и холоду, почему безъ необходимой нужды не

вызывать другую вахту на верхъ въ сырую, мокрую или холодную погоду.

11) Если состояніе атмосферы будетъ угрожать шкваломъ, то, для предохраненія людей отъ мокроты, убирать паруса, брать рифы и другія подобныя дѣйствія совершать заблаговременно, а не тогда, когда уже пойдетъ дождь, въ которое время приказать всей командѣ, кромѣ самыхъ необходимѣйшихъ, спрятаться отъ дождя.

12) Такимъ же образомъ, стоя на якорѣ, въ мокрую и дождливую погоду не посылать людей на берегъ, безъ особаго приказанія, на работу; а по кораблямъ, кромѣ часовыхъ, всѣхъ имѣть подъ палубою.

13) Ротные командиры обязываются два раза въ недѣлю (въ воскресенье и среду) осматривать койки и чемоданы своихъ ротъ и наблюдать, чтобы въ нихъ не находилось ни какой сырости, или нечистоты; а всякое воскресенье командующіе судами обязываются осматривать всю команду, и тогда каждый изъ нижнихъ чиновъ долженъ имѣть при себѣ раскрытую койку и чемоданъ.

14) Строго запретить нижнимъ чинамъ класть мокрое или сырое платье въ койки, или чемоданы; а должны они складывать все то въ кадки, для сего нарочно разставленныя, дабы сырость прочей одеждѣ не сообщалась, и, при первой перемѣнѣ погоды, вещи тѣ изъ кадокъ выносить на верхъ для просушки и провѣтриванія.

15) Сверхъ сего послѣ всякаго дождя или дождливой погоды, ротные командиры обязаны, при первой благопріятной погодѣ, осмотрѣть койки и чемоданы, и, буде найдется въ нихъ сырое платье, людей тѣхъ наказывать и чемоданы провѣтривать.

16) Командиры судовъ обязаны осмотрѣть, чтобы управляющіе ротами офицеры, сверхъ сказанныхъ случаевъ, постоянно бы провѣтривали койки и чемоданы нижнихъ чиновъ ихъ ротъ, а именно: первой вахты во вторникъ, второй вахты въ четвергъ, а третьей вахты въ субботу.

17) Если мытье палубы и генеральный смотръ людей, по какимъ либо обстоятельствамъ, не могутъ быть учинены въ

назначенные дни, то исполнить сіе непремѣнно при первой возможности.

18) Мытье нижнихъ палубъ, генеральный смотръ людей и всѣ дѣйствія, до чистоты касающіяся, которыя могутъ мѣшать маневрамъ, или дѣйствію пушками и тому подобное, будутъ при флотѣ означены сигналомъ, дабы симъ опредѣлить достаточное на то время; суда же, отъ флота отдѣленныя, имѣютъ слѣдовать вышеописаннымъ срокамъ и установленіямъ, безъ малѣйшаго упущенія.

19) Нигдѣ снизу на кубрикахъ, или проходахъ, не дозволять валяться дряни никакого рода, и всѣ свертки должны быть часто осмотрѣны и провѣтрены.

КОРАБЛЬ «ПАРИЖЪ».

Іюля 12-го дня 1829 года. № 70.

Въ дополненіе приказа, за № 67 по Черноморскому флоту отданнаго, относительно правилъ установленныхъ на счетъ содержанія судовъ и экипажей ихъ въ чистотѣ и опрятности, я нужнымъ считаю, для надлежащаго исполненія, объявить слѣдующее:

1) Вмѣстѣ съ мытьемъ палубъ, мыть: бортъ, кницы, бимсы и нижнюю часть досокъ верхней палубы, особенно сдѣланными для того швабрами; равно прилежно вымывать всѣ углы и мѣста, гдѣ только грязь можетъ накопляться; по вымытіи же всю излишнюю мокроту стирать выжатыми или сухими швабрами. Таковое очищеніе сказанныхъ мѣстъ тѣмъ болѣе полезно, что всѣ испаренія въ палубахъ, подымаясь вверхъ, пристаютъ тамъ въ видѣ паровъ или росы и тѣмъ производятъ болѣе или менѣе гнилой и нечистый воздухъ, вредный здоровью служителей.

2) Подобное мытье борта, кницъ, бимсовъ и нижней части досокъ, производить и на кубрикахъ, коихъ потолки выкрашены масляною краскою, тамъ же, гдѣ они выбѣлены, то бѣленіе ихъ возобновлять черезъ два мѣсяца.

КОРАБЛЬ «ПАРИЖЪ».

Іюля 17-го дня 1829 года № 71.

Замѣтивъ, что на судахъ Черноморскаго флота остропленные боченки, имѣющіеся на раковинахъ или бизань-русленяхъ, для вспомоществованія людямъ упавшимъ за бортъ, содержатся съ прикрѣпленными къ нимъ тросами, концы которыхъ на глухо крѣпятся на суднѣ, и находя, что, бросаемый въ семъ состояніи, боченокъ, при быстромъ ходѣ судна, будетъ увлеченъ симъ послѣднимъ, и спасаемый человѣкъ прежде нежели достигнетъ до онаго выбьется изъ силъ и утонетъ, между тѣмъ какъ вещь сія должна быть брошена сколь можно поспѣшнѣе и упасть въ самомъ ближнемъ разстояніи отъ бѣдствующаго, дабы сей послѣдній могъ удерживаться на водѣ, доколѣ не подадутъ ему дѣйствительнѣйшей помощи гребнымъ судномъ, или иначе, я для достиженія сей цѣли предлагаю: къ поплавкамъ симъ пристрапливать снизу 8 фунтовое ядро, и на боку фута въ 3½ или 4 штертъ съ коушемъ, и за тѣмъ держать оный такимъ образомъ: въ послѣдней тентовой стойкѣ продѣлывать сквозную дыру, въ которую бы можно вкладывать помянутый отъ боченка штертъ, а въ коушѣ, при семъ послѣднемъ имѣющемся, нагель съ веревочкою. Устроенный такъ *спасатель* можетъ быть мгновенно при надобности брошенъ и, увлекаясь собственною и ядра тяжестями, упадетъ быстро.

Примѣчаніе: желающіе видѣть сіе въ подробности, могутъ смотрѣть, какимъ образомъ сіе устроено на кораблѣ «Парижъ».

ПО ЧЕРНОМОРСКОМУ ФЛОТУ.

Августа 18-го дня 1829 года № 72.

Съ неудовольствіемъ замѣчаю я, что нѣкоторыя суда, вопреки даннымъ мною неоднократно приказамъ о скорѣйшемъ

выполненіи сигналовъ, чинятъ оное весьма медленно и съ большимъ нерадѣніемъ, пропуская до 1/4 и болѣе часа времени, безъ малѣйшаго признака исполненія; такъ, что на поставленіе каждаго паруса требовали побудительныхъ сигналовъ; другіе же, посылаемые для полученія извѣстія, исполнивъ кое какъ данное препорученіе, возвращались ко флоту, не дѣлая никакого донесенія объ успѣхѣ, въ противность простому разсудку, которой, кажется, долженъ бы показать имъ, что требуемыя свѣдѣнія для флагмана нужны и должны быть сообщены съ возможною скоростью, а другіе, подходя для переговора съ флагманомъ, поставляютъ себѣ въ непремѣнную обязанность проходить подъ кормою,—въ какомъ положеніи, по кратковременности, невозможно имъ ни слышать, ни сообщить болѣе, какъ только первыя слова, и удаляются не выслушавъ и невыслушанными; а потому и должны стараться лавировать къ вѣтру, съ большою потерею времени и съ напраснымъ задержаніемъ, иногда, всего флота; или нѣкоторые, наконецъ, проходя корму, кладутъ руль подъ вѣтеръ, и, подходя къ подвѣтренному борту корабля, штилѣютъ, и, потерявъ всякую возможность управлять своимъ судномъ, подвергаются свалкѣ съ флагманскимъ кораблемъ, упоромъ вѣтра на нихъ наносимымъ; тогда, какъ въ семъ, такъ и предъидущемъ случаѣ, если бы они правили къ вѣтру, не доходя кормы флагманскаго корабля, то могли бы легко взять безъ всякой опасности такое разстояніе, которое дозволило бы ясно слышать и продолжить переговоръ сколько нужно.

Приведя на видъ таковыя неправильныя дѣйствія нѣкоторыхъ мелкихъ судовъ, я на сей разъ удерживаюсь отъ наименованія командировъ оныхъ, рекомендуя имъ: выполнять всякія возложенныя порученія какого бы рода они ни были съ проворствомъ и живостію, военному званію свойственными, и тотчасъ, по полученіи приказанія, приступать къ исполненію безъ малѣйшей потери времени, употребляя къ тому всѣ средства, которыя состояніе погоды дозволитъ, подтверждая, что въ противномъ случаѣ подвергнутся непріятнымъ послѣдствіямъ.

КОРАБЛЬ «ПАРИЖЪ».

Августа 28-го дня 1829 года № 73.

Замѣтивъ, что, на нѣкоторыхъ судахъ Черноморскаго флота, леера для сушенія вымытаго бѣлья или коекъ не туго выдраиваются и вяжутся не въ равномъ разстояніи, что даетъ видъ непріятный и какъ бы показывающій небрежность, и желая вывести таковое безобразіе, военнымъ судамъ неприличное, я рекомендую г.г. командирамъ наблюдать: чтобы леера, между вантами протягиваемые, имѣли между собою равное разстояніе, были паралельны палубѣ, туго вытянуты и отнюдь не висѣли бы бухтами. Сіе, мнѣ кажется, такъ легко сдѣлать, что, я надѣюсь, никто не найдетъ малѣйшаго затрудненія въ выполненіи сего. Здѣсь прибавлю только, что на якорѣ всего приличнѣе бѣлье сушить между гротъ и фокъ-мачтами, а въ морѣ, между гротъ и бизань-мачтами, равномѣрно какъ и койки; тѣ же, которыя между вантами помѣститься не могутъ, можно развѣшивать по штагамъ и на леерахъ, на ноки нижнихъ рей нарочно протягиваемыхъ.

ИНСТРУКЦІЯ (*)

Командующему Черноморскою эскадрою г. Вице-Адмиралу и Кавалеру Мессеру І-му (**).

Въ отношеніи моемъ къ Вашему Превосходительству № 3402, опредѣливъ: какимъ образомъ должно быть расположено время для плаванія Высочайше ввѣренной вамъ эскадры назначенное, я въ дополненіе того считаю нужнымъ объяснить главнѣйшія статьи обязанности вашей по управленію оной.

Послику предметъ назначенія эскадры въ кампанію состоитъ въ доставленіи офицерамъ и нижнимъ чинамъ способа пріобрѣсти познанія къ обязанностямъ имъ принадлежащимъ, то для достиженія сего въ полной мѣрѣ должно располагать время такимъ образомъ, чтобы оное, исключая необходимо нужнаго для отдохновенія чиновъ сихъ, было употреблено на различныя дѣйствія, кои должны заключаться въ слѣдующемъ:

1) Въ производствѣ общихъ эволюцій, которыя должны быть дѣлаемы всегда, когда токмо крѣпость или тихость вѣтра не будутъ тому препятствовать; всѣ движенія должны быть производимы по правиламъ, въ инструкціяхъ къ сигналамъ и въ приказахъ изложеннымъ и клонящимся къ тому, чтобы эволюціи были совершаемы съ возможною скоростію и линія ни малѣйше не растягивалась. Точнымъ соблюденіемъ сихъ правилъ, офицеры, управляющіе вахтами, пріобыкнутъ всѣ дѣйствія совершать однообразно и правильно, чрезъ что могутъ отвратиться многія замѣшательства въ то время, когда какое либо обстоятельство заставитъ ихъ дѣйствовать быстро, не оставляя, такъ сказать, ни одного мгновенія на размышленіе.

(*) Дана Адмираломъ Грейгомъ (Главный Командиръ Чер. флота и портовъ).

(**) Неизвѣстенъ годъ и число, но полагаю, что въ 1828 году, ибо Адмиралъ Мессеръ Командовалъ Отдѣльной Эскадрой при осадѣ крѣпости Анапы. (Общій Мор. Списокъ Т. IV. стр. 354).

2) Въ производствѣ маневровъ, которые, изображая въ маломъ видѣ сраженіе, нечувствительнымъ образомъ пріучаютъ командировъ судовъ соображать систему движеній, необходимую какъ для безопаснаго приближенія къ непріятелю, такъ и для быстраго и рѣшительнаго нанесенія ему пораженія. А дабы пріучить чиновниковъ сихъ къ безошибочному выбору именно тѣхъ движеній, кои скорѣе ведутъ къ сей цѣли, необходимо, чтобы оцѣненъ былъ каждый ихъ поступокъ, и для того Ваше Превосходительство не оставите распорядиться, чтобы отъ командира каждаго судна, участвовавшаго въ примѣрномъ сраженіи, были представляемы планы съ прописаніемъ причинъ, побудившихъ его избрать такое или другое движеніе, и выгодъ какія посредствомъ того надѣялся онъ пріобрѣсти вообще для колонны и для судна въ особенности; таковой же планъ, который могъ бы совершенно показать начальное положеніе эскадръ, движенія произведенныя ими въ продолженіе маневра и наконецъ положеніе ихъ по окончаніи онаго, съ подробными замѣчаніями на поведеніе каждаго судна, долженъ быть объявленъ по флоту и приложенъ къ флагманскому журналу, который по окончаніи кампаніи и представить ко мнѣ на разсмотрѣніе.

Маневры вообще должны быть сопровождаемы пушечною экзерциціею съ пальбою изъ ружей, а иногда и дѣйствительною пальбою изъ пушекъ.

3) Въ производствѣ частныхъ сраженій: для сего Ваше Превосходительство назначите два равносильныхъ корабля или расположите такимъ образомъ, чтобы одинъ корабль имѣлъ противу себя два фрегата, или фрегатъ былъ бы противупоставленъ нѣсколькимъ малымъ судамъ и т. д.

4) Для пріобученія флота къ атакѣ непріятеля, на якорѣ стоящаго, и для принятія его атакъ въ таковомъ же положеніи, Ваше Превосходительство обязываетесь избрать удобное вблизи берега мѣсто, поставить на ономъ одну изъ колоннъ на шпрингѣ, съ остальною же колонною вести атаку; въ другой же разъ расположить сію послѣднюю на якорѣ, а первой приказать атаковать ее, а какъ въ сихъ случаяхъ можетъ

вдругъ представится надобность нѣкоторымъ судамъ сражающихся колоннъ вступить подъ паруса, дабы поспѣшить на помощь части своего флота, въ сильномъ огнѣ находящейся, то, ежели крѣпость вѣтра позволитъ, удобнѣе будетъ становиться на стопъ-анкорѣ, ибо гораздо легче выпустить кабельтовъ, нежели канатъ.

8) Сверхъ сего, на рейдѣ можно будетъ абордировывать гребными судами одно изъ парусныхъ, напримѣръ: корветъ, бригъ и проч., которое для сего должно поставить въ нѣкоторомъ отдѣленіи, дабы яснѣе можно было видѣть движеніе, живость огня и другія дѣйствія онаго; гребныя суда, къ обордированію назначенныя, должны состоять подъ начальствомъ одного изъ штабъ-офицеровъ, который обязанъ будетъ дать имъ и планъ атаки.

10) Содержаніе военныхъ судовъ въ готовности къ бою во всякое время, будучи однимъ изъ важнѣйшихъ предметовъ, не долженъ остаться безъ вниманія и Ваше Превосходительство, для удостовѣренія въ исправности судовъ по сей части, обязываетесь, какъ на рейдѣ, такъ и въ морѣ, дѣлать по ночамъ сигналы объ изготовленіи къ бою и при возможности осматривать лично, или черезъ довѣренныхъ чиновъ, нѣкоторыя изъ судовъ, точно ли они будутъ приведены въ то состояніе, въ какомъ должны быть, имѣя предъ собою непріятеля; равномѣрно днемъ, прибывъ на которое либо судно и приказавъ ударить тревогу, наблюдать: скоро ли приведено будетъ въ состояніе, въ какомъ непріятель встрѣченъ быть долженъ, и не упущено ли что либо при семъ случаѣ.

11) б) Строжайше наблюдать, дабы во время маневровъ пальба изъ пушекъ и ружей (когда выстрѣлы сихъ послѣднихъ будутъ означать выстрѣлы первыхъ) производима была тогда только, когда близость и положеніе воображаемаго непріятеля покажетъ, что ядра могутъ достигать и попадать въ него; всякое отступленіе отъ сего правила, какъ сопряженное съ напрасною потерею снаряда, особенно должно быть поставляемо на видъ командировъ; дечные же начальники обязываются наблюдать, дабы ни одна пушка не была выстрѣливаема безъ надлежащаго наведенія ея на непріятельское судно.

в) Стрѣльба изъ ружей, когда она означаетъ пушечные выстрѣлы, отнюдь не скорѣе должна производиться, какъ по примѣрномъ изготовленіи и наведеніи орудія, однимъ словомъ, всѣ мѣры должны быть приняты, дабы пріобучить нижнихъ чиновъ къ порядку, какой необходимъ въ дѣйствительномъ сраженіи.

г) При дѣйствіи одной колонны противъ другой, дабы намѣренія ихъ не могли быть извѣстны противной сторонѣ, надлежитъ перемѣнить номера сигнальныхъ флаговъ, для чего каждое судно передъ отправленіемъ въ море должно получить отъ своего колоннаго начальника назначеніе номеровъ флагамъ, для изъясненнаго случая, что и должно быть содержимо въ тайнѣ.

е) Назначенныя въ § 2 правила, на счетъ подачи командирами судовъ объясненій, о причинѣ каждаго своего дѣйствія, объявленіе того со стороны командующаго эскадрою въ приказѣ и присовокупленіе таковаго описанія къ флагманскому журналу, должны быть наблюдаемы въ отношеніи всякаго вообще какъ генеральнаго, такъ и частнаго примѣрнаго сраженія.

Командира отдѣльной эскадры въ Средиземномъ морѣ, Вице-Адмирала Графа Л. П. Гейдена.

Февраль 1829 года, № 12.

Составленныя, подъ руководствомъ Начальника Штаба моего, Господина Контръ-Адмирала и кавалера Лазарева 2 (*), для вахтенныхъ лейтенантовъ — наставленіе и какъ приготовить корабль къ бою—правила, мною утвержденныя для введенія въ употребленіе на судахъ, Всемилостивѣйше порученной Начальству моему эскадры, при семъ прилагая къ списанію, г.г. командирамъ представляю къ непремѣнному наблюденію, чтобъ, съ сообразностью того наставленія и правилъ, нынѣ же начать дѣйствіемъ исполненіе оныхъ.

ИНСТРУКЦІЯ ВАХТЕННЫМЪ НАЧАЛЬНИКАМЪ.

Контръ-Адмирала М. П. Лазарева 2 (*) (Нач. Штаба эскадры).

Къ приказу Вице-Адмирала графа Гейдена.

1829 года, № 12.

Кромѣ обыкновенныхъ предписаній, полученныхъ отъ господъ капитановъ, долгомъ поставляю дать г. вахтеннымъ начальникамъ нижеслѣдующее наставленіе:

1.

Всѣ приказанія капитанъ-лейтенанта принимать какъ собственно отъ капитана и чинить по онымъ немедленное исполненіе.

(*) Михаилъ Петровичъ, бывшій Главный Командиръ Черноморскаго флота и портовъ.

2.

Всѣ работы случающіяся на верху производить тихо и безъ замѣшательства, а потому требуется, чтобы господа вахтенные офицеры строго запрещали кому либо изъ нижнихъ чиновъ во время работы разговаривать и при томъ наблюдали бы, чтобы всякая работа отправлялась съ одинаковою живостію, и не позволять даже и самой бездѣлицы исполнять съ какимъ либо равнодушіемъ.

3.

При всякой перемѣнѣ вѣтра, или погоды, днемъ или ночью, при усмотрѣніи берега, судовъ, или огней и вообще при всякихъ необыкновенныхъ случаяхъ, могущихъ встрѣтиться въ морѣ и на якорѣ, господамъ вахтеннымъ офицерамъ предписывается немедленно увѣдомлять капитана.

4.

Вступившему на вахту г-ну лейтенанту предписывается, ежели то въ портѣ: поставить себѣ первою обязанностію осмотрѣть, чтобы канаты были чисты, какъ отданныхъ, такъ и запасныхъ якорей, маты въ клюзахъ и на переборкахъ у клюзъ-бака порядочно положены и штерты отъ оныхъ прихвачены; канатные битенги были бы чисты и никогда на оныхъ ни чего-бы не лежало; канатные стопора заложены какъ должно и на всѣхъ была бы ровная сила, а особенно въ крѣпкій вѣтеръ; тогда, кромѣ всѣхъ сихъ предосторожностей, посылать еще осматривать каждый часъ подвахтеннаго своего Офицера и замѣчать—не третъ-ли гдѣ канатъ и не перетираются-ли маты.

5.

Ежели подъ парусами, то вступившему на вахту Г. Лейтенанту обратить первое свое вниманіе на имѣющіеся паруса,

какъ то: обрасоплены-ли реи соразмѣрно вѣтру, чтобъ шкоты натянуты были до мѣста, и фалы подняты до мѣста, брасы, топенанты, и бакштаги и нижніе бейфуты туги; ежели корабль будетъ идти бейдевиндъ или 7R отъ вѣтра и брамселя закрѣплены, то брамъ реи были бы обрасоплены по вѣтру; во всякое другое время прямо и не высоко отъ эзельгофта.

Кливеръ и стаксель леера туги и фалы подняты до мѣста и проч., словомъ сказать, всѣ паруса должны быть въ такомъ видѣ, въ какомъ они всегда должны быть на военномъ кораблѣ; и ежели найдется что либо тому противное, то немедленно приступить къ исправленію оныхъ, не смотря ни на какія неудовольствія, могущія произойти отъ того съ смѣнившемся съ вахты офицеромъ, тѣмъ болѣе, что чрезъ оное снисхожденіе военное судно можетъ потерять на время и видъ свой и достоинства.

6.

Когда приказано будетъ вызвать команду на верхъ для какихъ либо работъ, то непремѣнно наблюдать, чтобъ боцманъ, находящійся на шкафутѣ, свисталъ-бы одинъ, прокричавъ причину вызова людей, какъ-то: рифы брать, поворачивать, съ якоря сниматься, парусовъ прибавлять, парусовъ убавлять и проч. и проч. Унтеръ-офицеры должны быть въ декѣ у люковъ и, выслушавъ свистъ и слова отъ боцмана, обязываются тоже самое повторить и понуждать людей на верхъ.

При браніи коекъ первый свистъ долженъ означать, чтобы люди встали всякій у своей койки, а по второму всѣмъ нести на низъ; когда-же приказано будетъ свистать къ вину, обѣдать или ужинать, то въ такихъ случаяхъ какъ боцманъ, такъ и всѣ унтеръ-офицеры, должны собираться въ одно мѣсто и свистать всѣ вмѣстѣ.

7.

Въ продолженіе вахты своей, ежели въ портѣ, предписывается Г. Вахтенному Лейтенанту наблюдать, чтобы верхняя палуба была какъ можно чиста и на рострахъ все поря-

дочно уложено, реи были бы во всякое время прямы и не выше положенной мѣры отъ эзельгофта, т. е. форъ и гротъ марса-реи были бы на 1 футъ, крюйсель-рей на 8 дюймъ, а брамъ и бомъ-брамъ-реи на $^1/_2$ фута; снасти были бы всѣ вытянуты, порядочно закрѣплены и уложены; вымпелъ и флюгарка всегда-бы были оправлены и флагъ поднятъ до мѣста. Ежели дымсель или виндзейли подняты, то поставлены бы были какъ можно прямо, въ противномъ случаѣ дѣлаютъ они видъ снаружи весьма безобразный; мѣдь на шкапцахъ, кофель нагели и другія желѣзныя вещи вычищены; гальюнъ всегда скаченъ и чистъ. Швабры вымыты и развѣшаны по сдѣланнымъ для того леерамъ, за бортомъ или съ марсовъ и салинговъ никакихъ снастей бы не висѣло, равно какъ и каболокъ на выблинкахъ и другихъ снастяхъ; какъ руслени, такъ и весь корабль обмѣтаемъ чрезъ каждые 4 часа.

8.

Все что свозится и привозится на корабль поднималось на таляхъ или горденяхъ съ грота реи чрезъ шкафутъ, кромѣ развѣ такихъ малыхъ вещей, которыя можно передать изъ рукъ въ руки, въ пушечный же портъ особенно запрещается, чтобъ кто-либо изъ матросъ пролѣзалъ или принималъ въ оный что либо со шлюпки или отдавалъ въ оную. Запрещается равномѣрно выбрасывать изъ портовъ какой либо соръ, или кости и выливать помои; и всякую нечистоту выносили бы на гальюнъ и не иначе выбрасывали, какъ опустивши напередъ довольно низко въ воду.

9.

Послѣ спуска или подъема на корабль какихъ либо тяжестей, немедленно снимать всѣ тали и гордени какъ съ реевъ, такъ и съ грота штагу, даже ежели бы то случилось и по нѣсколько разъ; тали приказать убрать на низъ, а гордени уложить порядочно на марсѣ съ подтвержденіемъ, чтобъ они при малѣйшей надобности были бы готовы.

10.

Когда нижніе порты или полупорты въ оперъ-декѣ бываютъ отворены, то смотрѣть, чтобъ оные находились всѣ въ горизонтальномъ положеніи, и ежели нѣкоторые изъ нихъ въ продолженіе дня покривятся, то приказать поровнять; около шпигатовъ какъ внутри, такъ и снаружи было бы чисто; выстрѣлки были бы горизонтальны и ахтертовъ порядочно закрѣпленъ и чистъ отъ заносной травы или каболокъ.

11.

Шлюпки чтобъ никогда у борта не стояли, а по пріѣздѣ немедленно къ выстрѣлу оттягались или отдавались на бакштовъ.

12.

Во время мытья палубъ наблюдать, чтобъ унтеръ-офицеры и всѣ матросы непремѣнно снимали бы обувь и снизу брюки подвертывали. Карлингсы, рѣшетчатые люки и трапы были бы камнемъ съ пескомъ чисто вымыты; а всякая внутри краска обмыта щеткою и обтерта порядочно сдѣланною для того шваброю.

13.

Предъ мытьемъ палубы или метеньемъ оной, снасти ни какъ не позволять складывать въ коечныя сѣтки, а непремѣнно складывать на кофельнагели.

14.

По окончаніи мытья палубъ, всѣ мѣста были-бы сухо вытерты и въ особенности гдѣ вода застаивается, какъ-то: на пушечныхъ станкахъ и проч. Послѣ же того какъ совсѣмъ высохнетъ и снасти будутъ уложены, то наблюдать, чтобы всѣ

подвижные на бакѣ и шканцахъ вещи были при своихъ мѣстахъ, какъ то: нактоузы, марса-фальные кадки и проч., и чтобы ничего не нужнаго, какъ-то: голиковъ, канифасъ блоковъ, драйковъ и т. п. ни на шканцахъ, ни на бакѣ не оставалось.

15.

Каждый день по окончаніи обѣда нижнихъ чиновъ и предъ тѣмъ временемъ, какъ должно давать койки, непремѣнно приказывать снасти всѣ сложить на кафельнагели, палубу вымести и опять оныя положить по прежнему.

16.

Не позволять сидѣть или лежать на русленяхъ или рострахъ, равномѣрно также не позволяется вѣшать никакого платья или бѣлья снаружи ниже сѣтокъ, и даже ни въ какомъ другомъ мѣстѣ, кромѣ какъ тамъ, гдѣ отъ Капитанъ-Лейтенанта будетъ приказано.

17.

Для выноса коекъ на верхъ и уложенія оныхъ въ сѣтки полагается 1/4 часа времени, равномѣрно 1/4 часа полагается на убираніе оныхъ внизъ, пока всѣ совершенно подвѣсятся, а потому всякій разъ по прошествіи таковаго времени посылать подвахтеннаго офицера внизъ осматривать въ обѣихъ палубахъ, не валяются-ли гдѣ нибудь койки, невынесенныя или неподвѣшанныя, и таковыхъ, чьи оныя окажутся, ежели то случится отъ нерадѣнія, наказывать по своему усмотрѣнію. Койки же тѣхъ, которые заняты какою нибудь особенною работою на верху и не могутъ отлучиться, или койки больныхъ, обязываются выносить и убирать тѣ, которые возлѣ нихъ подвѣшиваются.

18.

Когда приказано будетъ свистать койки на верхъ, то наблюдать, чтобы каждый выносилъ бы свою койку на плечѣ и дожидался-бы въ такомъ положенiи, покуда не уложатъ оную въ сѣтку; а оставлять на время на острахъ, палубѣ, или прислонять къ борту, вовсе не позволять; при убиранiи коекъ на низъ наблюдать тотъ-же порядокъ. Когда-же койки находятся уложенными, уже въ сѣткахъ, то какъ можно наблюдать, чтобы никто на оныя не смѣлъ садиться, или во время работы становиться ногами, или вообще при всякомъ случаѣ, гдѣ койки могутъ подвергнуться хотя малѣйшей нечистотѣ, приказать прикрывать оныя чистыми брезентами и особенно на бакѣ и на шкафутѣ, гдѣ сiя предосторожность еще болѣе необходима.

19.

Когда назначенъ день для мытья коекъ, то Г. Вахтенный Офицеръ, на вахтѣ коего сiе будетъ производиться, рекомендуется строго наблюдать, чтобы рядовые не употребляли при семъ случаѣ ни песку, ни голиковъ, чрезъ что койка прежде времени приходитъ въ ветхость, а терли-бы ихъ одними щетками; послѣ-же, какъ койки высохнутъ и опустятся на низъ, то Гг. Ротнымъ командирамъ предписывается каждому въ своей ротѣ осмотрѣть съ надлежащею-ли чистотою койки у ввѣренныхъ имъ Унтеръ-Офицеровъ и рядовыхъ вымыты и ежели нѣтъ то таковыхъ, у коихъ сiе окажется, наказывать по своему усмотрѣнiю и заставить перемывать снова, для чего по извѣщенiю о семъ г-на Капитанъ Лейтенанта назначено будетъ отъ него время и мѣсто для развѣшиванiя оныхъ.

20.

Находясь подъ парусами, кромѣ всѣхъ вышеозначенныхъ подробностей до порядка и чистоты касающихся, рекомендую Гг. Вахтеннымъ Офицерамъ наблюдать еще, чтобъ журналъ

въ продолженіе ихъ вахты веденъ былъ съ величайшею исправностію, и чтобы бросающіе лагъ кадеты не смѣли-бы сами собою выставлять на доскѣ ходъ корабля, не донося предварительно о томъ Вахтенному Лейтенанту, который можетъ прибавлять оный, судя по обстоятельствамъ и собственному своему сужденію, и наконецъ долженъ сказать—сколько именно узловъ обязанъ онъ записать въ журналъ.

21.

Во время ночныхъ вахтъ Гг. Вахтеннымъ Офицерамъ рекомендуется принять себѣ за правило перекликать унтеръофицеровъ и рядовыхъ не менѣе какъ два раза въ вахту, и тѣхъ, которые не окажутся на лицо, наказывать по своему усмотрѣнію; унтеръ офицеровъ и рядовыхъ должны быть перекликиваемы Вахтеннымъ Офицеромъ въ присутствіи Вахтеннаго Лейтенанта, а потому мѣсто для сего назначается у нактоуза, на каковой случай позволяется выносить ручной фонарь. Первую перекличку приказать дѣлать, какъ скоро ударитъ стклянку, а прочія по своему усмотрѣнію какъ найдетъ за нужное.

22.

При постановленіи фока и грота имѣть непремѣнно по 6 человѣкъ на реяхъ для раздергиванія быкъ и нокъ горденей, а при поднятіи или спущеніи кливеровъ или стакселей ставить всегда по столику людей на фалы или нипралы, что они могли бѣжать съ оными не останавливаясь, покуда тотъ или другой не будетъ совершенно до мѣста.

23.

Когда приказано будетъ положить гротъ марсель на стеньгу, то имѣть непремѣннымъ правиломъ, немедленно послѣ того поправить грота реи какъ по брасамъ, такъ и по топенантамъ, равномѣрно осмотрѣть, чтобы обносные сезни были-бы собраны въ небольшія бухты и перекинуты напередъ.

24.

Идучи въ бейдевиндъ, положить себѣ непремѣннымъ правиломъ, чтобы навѣтренная шкаторина у парусовъ была бы по возможности туга, и какъ скоро буленя уже натянуты, то подвѣтренные брасы отдавать, исключая въ тихіе вѣтра, ибо въ противномъ случаѣ трудно сохранить марса-реи въ настоящемъ положеніи, въ крѣпкіе же вѣтра и особенно при килевой качкѣ раздергивать слабѣе.

25.

Неупустительно наблюдать, чтобы во всѣхъ вмѣстахъ, гдѣ только покажется нужно, были положены маты, чтобы ничего не перетирало; также приказать предъ смѣною съ вахты марсовымъ, унтеръ офицерамъ, осмотрѣвъ все съ подробностію, и доносить себѣ о благосостояніи такелажа къ 8 часамъ утра, потребовать себѣ такого-же рапорта отъ шхипера, который, взявъ съ собою старшаго корабельнаго плотника, долженъ начать свой осмотръ въ 7 часовъ и донести не только касательно цѣлости такелажа, но тщательно осмотрѣть всѣ краспицы, лонга-салинги, чиксы на мачтахъ, эзельгофты, реи, стеньги и проч. и проч.

26.

При крѣпленіи парусовъ въ обыкновенный вѣтеръ, рекомендуется Гг. Вахтеннымъ Лейтенантамъ, не прежде отдавать брамъ фалы, какъ тогда, когда люди уже будутъ на салингахъ и пріуготовятся крѣпить оные; при нечаянно нашедшемъ шквалѣ, или другомъ какомъ либо случаѣ, само по себѣ разумѣется, что сіе правило должно измѣниться; во время-же боковыхъ вѣтровъ, какъ-то: бейдевиндъ, галфиндъ, подвѣтренные шкоты отдавать вмѣстѣ съ брамъ фалами, а навѣтренные гитовы осаживать и тѣмъ понуждать рею скорѣе идти на нихъ, и не прежде отдавать навѣтренный шкотъ, какъ когда рей встанетъ на топенанты.

*

27.

При умѣренныхъ вѣтрахъ, имѣть всегда въ готовности лиселя, фалы всѣ спущены, шкоты продѣты и на нижнихъ лисель спиртахъ тали были бы заложены и готовы выстрѣливать, при поставленіи лиселей наблюдать, чтобы на марса реи заблаговременно были заложены тали въ помощь топенантамъ и вытянуты; такъ чтобъ лисель спирты выстрѣливать вмѣстѣ съ поднятіемъ лиселей на рей; и какъ скоро каболки на всѣхъ будутъ обрѣзаны (что должно сдѣлать какъ можно поспѣшнѣе), то подымать не иначе какъ всѣ до мѣста.

28.

При всѣхъ таковыхъ работахъ, гдѣ требуется помощь въ людяхъ, какъ-то: при поднятіи брамъ реевъ, при браніи рифовъ, при поворотахъ и тому подобныхъ случаяхъ, днемъ-ли то случится или ночью, Г. Вахтеннымъ Лейтенантамъ приказывать высылать разночинцевъ на верхъ и употреблять ихъ въ оной работѣ, пока оная окончится.

29.

Предъ какимъ либо дѣйствіемъ парусами, особенно предъ поднятіемъ фаловъ, спусковъ стакселей, взятіемъ фока и грота на гитовы, или лучше сказать предъ всякимъ такимъ маневромъ, который должно сдѣлать вдругъ и скоро, рекомендую Гг. Вахтеннымъ Лейтенантамъ ввести въ употребленіе слово *«выбрать слабину»*, дабы чрезъ то обратить вниманіе стоявшихъ на снастяхъ людей и тѣмъ пріуготовить ихъ къ дружному и согласному дѣйствію.

30.

Не позволять нижнимъ чинамъ разбрасывать платья, но нашедши оное приказать взять и отдать подъ часы для храненія; отыскавъ же кому оное принадлежитъ въ первый разъ

сдѣлать выговоръ съ тѣмъ, что второй разъ будетъ наказанъ, но отнюдь таковыхъ вещей не бросать за бортъ, какъ случается, ибо Лейтенантъ не имѣетъ права располагать собственностію другого.

31.

Г. Вахтеннымъ Лейтенантамъ всѣхъ судовъ ввѣренной мнѣ эскадры поставлять въ важнѣйшую обязанность бдительно смотрѣть на корабль «Азовъ», дабы безъ всякаго промедленія могли видѣть всѣ сигналы и движенія Адмиральскаго корабля, на сей предметъ часто ревизировать Мичмана, кадета и сигнальщиковъ. При семъ долженъ я замѣтить, что тѣ изъ судовъ, которыя будутъ отвѣчать на сигналы позже другихъ, явно будутъ доказывать въ глазахъ моихъ безпорядокъ, на оныхъ существующій.

32.

Когда работы никакой нѣтъ, то на Г. Командировъ возлагается имѣть попеченіе о рекрутахъ, дабы они обучались въ познаніи снастей, дѣланіи разныхъ кноповъ и сплесней. — На сей предметъ брать отъ шхипера концы тонкихъ тросовъ, а шкиперу и вахтенному боцману имѣть за симъ присмотръ.

33.

Когда на якорѣ, ежели сіе случится въ свѣжій вѣтеръ, то неупустительно наблюдать, чтобы другой якорь готовъ былъ къ отдачѣ, на случай что корабль подрейфуетъ или лопнетъ канатъ, и для такого случая имѣть бухту того каната въ готовности; а въ ночное время чтобы всегда два топора были готовы на бакѣ возлѣ пертуленя.

34.

Во время грозы имѣть брандспойты налитые водою и въ совершенной готовности для дѣйствія.

Командира отдѣльной эскадры въ Средиземномъ морѣ Вице-Адмирала Графа Л. П. Гейдена.

Инструкція составленная Контръ-Адмираломъ Лазаревымъ (*).

Пріуготовить корабль къ бою.

1) Буде койки внизу, то немедленно свистать оныя на верхъ и уложить на свои мѣста.

2) Батарейныя палубы чтобъ совершенно были очищены отъ всякаго рода не нужныхъ во время боя вещей и хлама.

3) Какъ нокъ тали, такъ и сей тали должны быть на верху готовыми, первыя для спуска гребныхъ судовъ, а послѣднія для помощи штагамъ въ случаѣ, что будутъ перебиты. Для сего должно имѣть въ готовности большого размѣра стропы, которые можно бы было заложить на мачту.

4) Раскрѣпить всѣ пушки, поставить оныя на боковыхъ и заднихъ таляхъ. Въ нижнемъ-же декѣ, поставивъ оныя прямо, также оставить на таляхъ и не выдвигать за бортъ, покуда о томъ не будетъ приказано со шканецъ.

5) Офицеры и комендоры при тѣхъ орудіяхъ, при которыхъ они назначены, должны тщательнѣйшемъ образомъ осмотрѣть, чтобы всякая вещь принадлежащая къ орудію была на своемъ мѣстѣ, какъ то: банникъ, прибойникъ и пыжевникъ, ломъ и гапшпугъ, достаточное количество пыжей. Рогъ полный пороху, чтобы висѣлъ на назначенномъ ему мѣстѣ 1 и 2 комендоры чтобъ имѣли, каждый и при себѣ, лядунку съ скорострѣльными трубками, протравку и запасные кремни. Человѣкъ, назначенный для обтиранія кремня, имѣлъ-бы при себѣ тряпку. Назначенный къ картузу, получивъ изъ люка кокаръ съ картузомъ, стоялъ-бы на своемъ мѣстѣ. Ящикъ съ картечью отодвинуть на средину и оною не стрѣлять, иначе какъ въ самомъ близкомъ разстояніи, зачѣмъ обязаны смотрѣть офи-

---

(*) Начальникъ штаба на эскадрѣ. Къ приказу 1829 г. № 12 (стр. 27).

церы. Назначенный съ ведрами и шваброю долженъ принести ведро свое полное воды. Лопаря у талей должны быть раскручены и хорошенько уложены.

Брюки раздернуты и срединою на винградѣ.

6) Суконные обвѣсы около тѣхъ люковъ, въ которые подаются картузы, должны быть на своихъ мѣстахъ и хорошо обтянуты (обязанность сію возложить на парусниковъ, которые, какъ скоро сіе исполнятъ, то немедленно должны идти въ назначенное имъ по расписанію мѣсто).

7) Фонари должны быть на своихъ мѣстахъ и свѣчи въ оныхъ заранѣе обожжены, дабы, какъ скоро понадобятся, могли-бы скорѣе загорѣться.

8) Артиллерійскій офицеръ обязанъ приготовить у разныхъ люковъ запасныя колеса, брюки и тали дабы въ случаѣ, что нѣкоторые изъ нихъ у орудій будутъ перебиты, то можно бы было ими замѣниться.

9) Каждый долженъ при себѣ имѣть то абордажное оружіе, которое ему по расписанію назначено или по крайней мѣрѣ по близости, дабы не обремѣнять себя онымъ при дѣйствіи пушкою.

10) Назначенные на марсахъ должны имѣть какъ свои ружья, такъ и патроны при себѣ.

11) Тимерманъ съ плотниками и конопатчиками, и ежели оныхъ недостаточно, то съ парусниками и купорами, должны находиться внизу въ галереяхъ и имѣть при себѣ въ готовности сало, комы пеньки съ саломъ, деревянныя свайки, листовой свинецъ, молоты и проч. для задѣлыванія пробоинъ.

12) Имѣть ведра съ водою на русленяхъ и брансnойты въ готовности для погашенія могущаго случиться пожара.

13) Трюмный унтеръ-офицеръ долженъ находиться во льялѣ и при помпахъ и замѣчать не прибываетъ-ли воды. Въ случаѣ что таковое прибываніе воды онъ замѣтитъ въ значительномъ количествѣ, то, не выводя изъ онаго шума и разстройства, обязанъ онъ осторожно сказать о томъ командиру нижняго дека.

14) Корабельный лѣкарь обязанъ пріуготовить на кубрикѣ мѣсто и все что нужно для раненыхъ.

15) Одинъ комплектъ марселей, кливеръ и бизань должно имѣть въ совершенной готовности, дабы по мѣрѣ надобности можно было тотчасъ подать оные на верхъ.

16) Запасные марса рей должны быть отакелажены и готовы къ подъему.

17) На марсахъ имѣть нужное количество блоковъ, линей и тросу, а равно свайки и драйки, дабы марсовые могли немедленно исправлять перебиваемый такелажъ и проч.

18) У шкипера внизу должны быть готовы разнаго сорта блоки, тросы и лини, кабельтовы и перленя, для поданія на верхъ по первому требованію. Брасы-же должны быть готовы, вырублены и заранѣе вытянуты съ привязанными къ нимъ кляпышами и оплетенными концами, а также и планками съ означеніемъ какой брасъ именно.

19) Марса-шкоты, и ежели вѣтеръ умѣренный и ровный, то и брамъ-шкоты должны быть на нокахъ пристопорены. Марса-реп и гафеля на борхахъ. Контръ-брасы продѣты, нижніе реи на цѣпяхъ. Штаги, бакштаги и фордуны между собою въ разныхъ мѣстахъ пристопорены. Стопора у нижнихъ вантъ, равно и на марсахъ, должны быть въ готовности на случай что перебьютъ которую либо изъ вантъ. Канаты на стопорахъ; якоря на цѣпяхъ и гакъ заложенный въ рымъ якоря.

20) Запасный румпель долженъ быть въ готовности и руль тали опущены, дабы въ случаѣ нужды можно бы было править кораблемъ.

21) Абордажные дреки съ цѣпями должны быть въ готовности на гребныхъ судахъ.

22) Палубы всѣ мочить водою и посыпать пескомъ.

23) Въ камбузѣ огонь долженъ быть погашенъ.

24) Нижнія галлереи должны быть совершенно очищены, дабы назначенные тамъ тимерманъ и плотники могли ходить свободно вокругъ всего корабля.

25) На каждой палубѣ изготовить бочки для питья съ прѣсною водою, подмѣшавъ въ оную краснаго вина.

Кромѣ сего, по случаю военнаго времени, на всѣхъ судахъ эскадру составляющихъ, обвѣсы у люковъ имѣть на мѣстахъ

чисто подвязанными къ верху, стопора для марса и брамъ шкотовъ, борхи для марса реевъ и гафелей и стопора для стеньгъ-вантъ имѣть на марсахъ. — На коренныхъ частяхъ нижнихъ и марса брасовъ, а равно и на шпрюйтахъ у буленей, имѣть деревянные кляпыши привязанными, и все сіе осматривать каждый день, когда бьютъ тревогу и перекликаютъ людей.

Начальствующаго Эскадрою Средиземнаго моря, Контръ-Адмирала П. И. Рикорда.

Мая 29-го дня 1828 года, № 40.

Дабы соблюсти въ полной мѣрѣ чистоту и опрятность, а паче сохранить здоровье людей на корабляхъ и фрегатахъ ввѣренной мнѣ эскадры, поручаю г.г. командирамъ судовъ приказать ротнымъ командирамъ осмотрѣть весь перенесенный на корабли и фрегаты нижними чинами принадлежащій имъ багажъ, и, буде у кого окажутся мѣховыя, овчинныя и какія либо приносящія по свойству своему дурной запахъ, собственныя ихъ вещи, то всѣ таковыя велѣть имъ тотчасъ отправить на берегъ, гдѣ ихъ и оставить; впредь-же строго наблюдать, чтобы служители ни подъ какимъ видомъ во время предстоящаго похода подобныхъ вещей при себѣ не имѣли, объявивъ имъ, что ежели оныя у кого либо за симъ найдены будутъ, то выкинутся за бортъ, что и приводить въ исполненіе.

Іюня 29-го дня 1828 года. № 55.

Получивъ окончательное отъ Господина Генералъ-Адъютанта Адмирала Сенявина предписаніе, по содержанію коего съ 28 числа сего Іюня, я долженъ считать себя съ Высочайше ввѣренною мнѣ эскадрою отдѣльнымъ отъ его Главнаго Начальства. И по приведеніи корабля «Фершампенуазъ» въ такое положеніе, чтобъ могъ онъ безпрепятственно пройти здѣшнее мелководіе, немедленно слѣдовать не останавливаясь на Копенгагенскомъ рейдѣ въ предназначенный путь. Вслѣдствіе сего, согласно Высочайше изъявленной воли, поднявъ свой флагъ на кораблѣ «Фершампенуазъ», я принялъ въ непосредственное мое начальство эскадру въ Средиземное море назначенную, состоящую изъ судовъ, кораблей: «Царь Константинъ», «Князь Владиміръ», «Фершампенуазъ» и «Эмануилъ»; фрегатовъ: «Марія», «Ольга» и «Александра»; о чемъ, симъ

приказомъ объявляя, упомяну, не касаясь частности, о главнѣйшихъ предметахъ предстоящей кампаніи.

Не безъизвѣстно всѣмъ г.г. Командирамъ, что главная цѣль отправленія Эскадры въ Средиземное море заключаетъ въ себѣ военныя дѣйствія противу врага недавно испытавшаго въ знаменитой побѣдѣ при Наваринѣ, гдѣ россійскій флагъ увѣнчался блистательною славою, что соблюденіемъ одной строгой, военной дисциплины, а не превосходствомъ силъ пріобрѣтаются побѣды. А по сему рекомендую Г.г. Командирамъ обращать особое вниманіе на сей важнѣйшій для военныхъ судовъ предметъ сохраненіемъ во всякомъ случаѣ и во всѣхъ отношеніяхъ военной, строгой дисциплины и содержаніемъ при вступленіи въ Средиземное море командуемыхъ ими кораблей и фрегатовъ въ готовности къ бою во всякое время. Извѣстныя мнѣ достоинства Г.г. Капитановъ, ихъ усердіе и рвеніе къ пользѣ службы, коими я имѣю честь командовать, даютъ мнѣ полное право надѣяться, что со стороны ихъ ничего не будетъ упущено, могущаго поспѣшествовать къ достиженію сей главной цѣли, при содѣйствіи Г.г. Офицеровъ, которые безпрекословнымъ своимъ повиновеніемъ и исполненіемъ своихъ обязанностей, по внушенію собственной чести, будутъ служить примѣромъ для подчиненныхъ.

При семъ нужнымъ считаю поставить на видъ, что, въ полученномъ мною отъ Морского Министерства повелѣніи по предмету путеплаванія Высочайше ввѣренной мнѣ эскадры, предписывается, не останавливаясь въ Англіи и не заходя ни въ какіе порты, слѣдовать съ возможною поспѣшностію въ Мальту, а потому расходованіе воды должно производиться съ большою бережливостью, выдавая закономъ постановленную порцію, и вмѣстѣ съ симъ усугубить попеченіе въ сохраненіи здоровья людей, чтобы отвратить умноженіе въ предстоящей дальней кампаніи число больныхъ.

Командира Отдѣльнаго Отряда судовъ въ Греческихъ водахъ.

Сентября 11-го дня 1830 года. № 43.

Командиръ брига «Телемакъ», Г. Капитанъ Лейтенантъ Замыцкій отправленъ былъ вмѣстѣ съ англійскимъ кораблемъ Виндзоръ—Кастль, Капитанъ Бувери, къ Острову Самосу съ довольно важнымъ порученіемъ. Нашъ бригъ прибылъ туда тремя днями прежде англійскаго корабля. Капитанъ Лейтенантъ Замыцкій, извѣстивъ предварительно Старшинъ Острова о предметѣ своего прихода, тотчасъ вступилъ съ греческими Старшинами въ переговоры и благоразумными своими при совѣщаніи сужденіями успѣлъ расположить ихъ къ той главной цѣли, для которой онъ былъ отправленъ, такъ что, когда прибылъ англійскій Капитанъ Бувери, все уже было готово для окончательнаго рѣшенія. Ходъ всѣхъ бывшихъ на Островѣ со Старшинами совѣщаній, я съ полнымъ удовлетвореніемъ читалъ въ представленномъ ко мнѣ отъ Г. Замыцкаго аккуратномъ журналѣ и пріобщенныхъ отъ Консула бумагахъ, изъ коихъ явственнно усматриваю, что весь успѣхъ въ порученномъ дѣлѣ принадлежитъ хорошо обдуманнымъ дѣйствіямъ Г. Замыцкаго, коему за столь основательное исполненіе порученнаго ему дѣла пріятною вмѣняю себѣ обязанностію свидѣтельствовать мою признательность и не оставлю своевременно довести сіе до свѣдѣнія высшаго Начальства.

Командующаго Отрядомъ Россійскихъ военныхъ судовъ въ Греческихъ водахъ.

Іюля 19-го дня 1831 года. № 135.

Вошедъ 18 числа сего Іюля въ портъ Поро, я не хотѣлъ показать никакого вида къ непріятельскимъ дѣйствіямъ противъ занятаго Идріотскими мятежниками Греческаго 60-ти пушечнаго фрегата Эллась и присоединившихся къ нему судовъ;

но, вступя въ переговоры съ начальникомъ фрегата Міаулисомъ и видя, что онъ хочетъ прорваться, чтобы вывести фрегатъ изъ Порта, я занялъ сего числа позицію, чтобы въ семъ случаѣ отразить силою мятежнаго врага собственнаго своего отечества, хотя намъ чуждаго, но покровительствуемаго нашимъ Всемилостивѣйшимъ Государемъ Императоромъ.

По сему предписываю Г.г. Командирамъ строго наблюдать, чтобы ни одно судно не входило въ портъ; для чего Г.г. Командиры имѣютъ высылать непремѣнно гребныя суда свои для опроса, и судно, которое не будетъ имѣть документовъ отъ своего законнаго правительства, не впускать, отгоняя его выстрѣлами, а если будетъ упорствовать, то топить.

Начальнику Штаба моего, Г. Капитану 2 ранга Бологовскому, поручаю наблюденіе въ ночное время за движеніями фрегата Эллась, какъ равно прочихъ судовъ, и для нашей собственной безопасности учредить вооруженный объѣздъ и установить для сего для гребныхъ судовъ условные сигналы.

Коль скоро усмотрѣно будетъ, что фрегатъ Элласъ или всякое другое судно, принадлежащее мятежникамъ, снимется и пойдетъ къ проходу, то Г.г. Командиры имѣютъ немедленно начать противъ онаго дѣйствія, по мѣрѣ приближенія его на пушечный выстрѣлъ,—безъ всякаго съ фрегата моего сигнала. Съ нами Богъ!.

Іюля 31-го дня 1831 года, № 141.

Какъ не всѣмъ на ввѣренномъ мнѣ Отрядѣ можетъ быть извѣстно на чемъ основано открытіе непріятельскихъ дѣйствій противъ Идріотскихъ мятежниковъ,—я долгомъ считаю объяснить сіе и довести до свѣдѣнія по Отряду.

Жители О-ва Идры давно уже обнаружили непокорность свою Греческому, постановленному и признанному тремя Союзными Державами, Правительству, стараясь всѣми средствами произвести бунтъ во всей Греціи, ниспровергнуть законную власть и вновь погрузить сію страну во всѣ ужасы безначалія. Наконецъ, для достиженія цѣли преступныхъ сво-

ихъ замысловъ, бунтовщики подъ предводительствомъ бывшаго Вице-Адмирала Греческой службы, Міаулиса, съ 14 на 15 сего Іюля овладѣли, стоящими въ Поро, принадлежащими Правительству 60-пушечнымъ фрегатомъ Эллась и другими военными судами.

Исполняя въ точности волю ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, чтобы въ случаѣ нужды подавать Греческому Президенту Графу Каподистріа дѣятельную помощь военною силою, для возстановленія порядка въ какомъ-либо мѣстѣ Греціи, я, по доведеніи сего происшествія до моего свѣдѣнія, немедленно отправилъ въ Поро изъ Наполи-ди-Романіа 16 числа сего мѣсяца бригъ Телемакъ, предписавъ Командиру, Г-ну Капитанъ-Лейтенанту Замыцкому, вмѣстѣ съ бригомъ Улисъ, взять, буде еще можно, захваченныя бунтовщиками суда: или по крайней мѣрѣ, занявъ портъ въ главномъ портѣ О-ва Поро, не выпускать изъ него Міаулиса. Съ похвальною точностью они могли выполнить уже только сіе послѣднее мое приказаніе.

Отправясь самъ въ ночь съ 16-го на 17 число сего Іюля, я прибылъ въ Поро 18-го числа и нашелъ захваченныя бунтовщиками суда: фрегатъ Эллась подъ Вице-Адмиральскимъ флагомъ Міаулиса и прочія суда въ полномъ вооруженіи и готовности вступить подъ паруса.

Желая сколь можно избѣгнуть кровопролитія, ибо жизнь каждаго изъ моихъ подчиненныхъ мнѣ драгоцѣнна, — я долженъ былъ вступить въ сношеніе первоначально съ Міаулисомъ, а потомъ съ Приматами О-ва Идры, чтобы миролюбиво возвратили захваченныя суда Греческому Правительству, или отдали ихъ подъ покровительство Начальниковъ трехъ Союзныхъ Эскадръ, коихъ я представлялъ лицо за отсутствіемъ моихъ двухъ товарищей.

Приматы О-ва Идры въ собраніи торжественно объявили посланному мною къ нимъ Г-ну Мичману Вукотичу, что они сдадутъ суда подъ покровительство трехъ Союзныхъ Флаговъ немедленно по прибытіи ихъ сюда, и что между тѣмъ Міаулисъ съ захваченными судами не будетъ дѣлать никакого движенія. Занявъ съ бригами у главнаго Поросскаго выхода

оборопительную позицію, чтобы не выпускать изъ Порта ни фрегата Элласъ, ни прочихъ судовъ мятежниками захваченныхъ, я ожидалъ прибытія Отрядныхъ Союзныхъ Начальниковъ, Г.г. Французскаго Командора Лаланда и англійскаго капитана Лайонса въ совершенной увѣренности, что въ присутствіи ихъ все дѣло кончится.

Наконецъ 23 сего Іюля они прибыли на своихъ фрегатахъ, ставъ на якорь въ Монастырской бухтѣ и къ величайшему удивленію моему присутствіе ихъ не только не дало сему обстоятельству развязки, но совершенно разрушило и то, что для сего мною было пріуготовлено. Съ одной стороны, бунтовщики, только съ свойственнымъ таковымъ людямъ безстыдствомъ, отперлись отъ своихъ словъ и обѣщаній, повторенныхъ даже въ моемъ присутствіи, съ другой стороны нерѣшительность Г.г. Лаланда и Лайонса, на какія либо дѣйствительныя мѣры къ возвращенію судовъ, — оставили дѣло въ томъ-же видѣ и вопреки условію чтобы не дѣлать никакого движенія до рѣшенія дѣла, захваченный мятежниками корветъ «Специя», осмѣлился вытянуться малымъ проходомъ въ Монастырскую бухту въ виду даже Союзныхъ Начальниковъ, но по настоянію моему былъ остановленъ.

Такъ какъ Г.г. Лаландъ и Лайонсъ заблагоразсудили идти съ фрегатами въ Наполи-ди-Романіа для совѣщанія по сему дѣлу съ Президентомъ Греціи и Союзными Резидентами, и отправились туда 25 числа; то я необходимымъ счелъ послать немедленно въ Монастырскую бухту бригъ Телемакъ и люгеръ Широкій, для содержанія съ той стороны строгой блокады, дабы не дозволять мятежникамъ усиливаться.

Сіи суда ставъ у лежащей близъ малаго прохода крѣпости возлѣ корвета Специя въ оборонительное положеніе, спокойно оставались не взирая на то, что видѣли разныя движенія въ крѣпости, переѣздъ людей и даже самыхъ Начальниковъ бунтовщиковъ на крѣпость и корветъ. 27-го числа въ 6-ть часовъ утра, появился со стороны О-ва Идры 22-хъ пушечный корветъ, имѣющій направленіе въ Монастырскую бухту. Командиръ брига «Телемакъ», послалъ шлюбку съ офицеромъ

опросить корветъ и сказать, что входъ въ бухту воспрещенъ, какъ вдругъ съ корвета сдѣлано было по шлюбкѣ нѣсколько ружейныхъ выстрѣловъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ крѣпость и потомъ немедленно за симъ корветъ Спеція, открыли по нашимъ судамъ огонь. Храбрые и достойные командиры и команда брига и люгера, наказали дерзкихъ мятежниковъ разбивъ корветъ съ большимъ урономъ врага; но потерпѣвъ сами много вреда отъ крѣпости, отъ выстрѣловъ которой не могли защищаться,—должны были присоединиться ко мнѣ.

Сія то безумная дерзость мятежниковъ, не могущая оскорбить высокаго достоинства Россійско ИМПЕРАТОРСКАГО Флага, но долженствующая возбудить негодованіе въ душѣ народа русскаго, есть причина открытія военныхъ дѣйствій противъ Идріотовъ и блистательнаго дѣла вчерашняго числа, въ которомъ участвовали бриги: «Улисъ», «Ахиллесъ» и два Греческіе брига съ частію нашей команды,—въ которомъ Русскіе вполнѣ показали мужество, неустрашимость,—черты постояннаго ихъ характера, и оправдывая надежды мои, заслужили новое право на милость АВГУСТѢЙШАГО ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА.

Итакъ объявляю по отряду, что я въ открытой войнѣ противу мятежниковъ Идріотовъ, предписывая Г.г. Командирамъ встрѣчаемыя въ морѣ Суда подъ Греческимъ флагомъ, кои не будутъ имѣть должныхъ бумагъ отъ законнаго Греческаго Правительства и принадлежатъ мятежникамъ, — пускать на дно, взявъ съ оныхъ прежде всѣхъ людей, ибо намъ остается наказывать безумную дерзость, но щадить невинныхъ жертвъ, завлеченныхъ въ преступленіе преступниками.

Февраля 7-го дня 1832 г. № 15.

При посѣщеніи 5 числа сего Февраля фрегата «Анна» англійскимъ и французскимъ адмиралами, Г. г. Резидентами и всѣми командирами Союзныхъ Эскадръ, приглашенными къ моему обѣденному столу; сдѣлана была особая при встрѣчѣ

Адмираловъ почесть изъ фронта всего наличнаго экипажа людей, въ соотвѣтственность той, какая была оказана мнѣ на судахъ союзныхъ Адмираловъ.

Отличная исправность въ строю бывшихъ людей и произведенная цѣлымъ фронтомъ ружейная пальба, до такой степени поразила англійскаго Адмирала, что онъ неоднократно спрашивалъ: «неужели сіи въ строю стоящіе люди тѣ же самые, которыхъ я съ моего корабля видѣлъ, съ какою они примѣрною быстротою и проворствомъ отдаютъ и убираютъ паруса».

За всю таковую исправность и найденный мною на фрегатѣ по всѣмъ частямъ порядокъ, устройство, чистоту и опрятность команды, изъявляю совершенную мою благодарность Командиру сего фрегата г. Капитану 2 ранга Селиванову и всѣмъ г.г. Штабъ и Оберъ-Офицерамъ на ономъ находящимся; нижнимъ-же чинамъ предписываю дать по чаркѣ вина на человѣка, не въ зачетъ регламентной порціи.

Апрѣля 3-го дня 1832 г. № 14.

Стоявшій на часахъ 2-го сего Апрѣля за главными городскими воротами Наполи-ди-Романіа, матросъ 5 роты команды фрегата «Анна» Морозовъ, увидя бѣгавшаго раздраженнаго быка, бросавшагося на людей, отъ коего всѣ вооруженные греки убѣгали, и который наконецъ устремился и на него, не оставляя своего мѣста, съ хладнокровіемъ ожидалъ сего бѣшеннаго животнаго, и такъ искусно умѣлъ поразить его штыкомъ, что оно въ то же мгновеніе было умерщвлено.

Поручаю Командиру фрегата «Анна» г-ну Капитану 2 ранга Селиванову, выдать означенному матросу Морозову за сей мужественный поступокъ, спасшій многихъ находящихся на глассисѣ людей отъ опасности, и что умѣлъ вмѣстѣ съ тѣмъ выполнить данное часовымъ приказаніе не дѣлать выстрѣловъ; жалуемые ему мною въ награду пять гиспанскихъ талеровъ, изъ имѣющейся у него на экстраординарные по флоту расходы денежной суммы.

Сентября 12-го дня 1833 года. № 160.

Фрегатъ, «Княгиня-Ловичь» на Севастопольскомъ рейдѣ.

По ВЫСОЧАЙШЕЙ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА волѣ, возвратясь въ отечество и сложивъ теперь съ себя командованіе Всемилостивѣйше ввѣреннымъ мнѣ отрядомъ, находившимся въ Греческихъ водахъ, мнѣ остается теперь только исполнить въ отношеніи къ чинамъ, отрядъ составлявшимъ, одну важную обязанность изъявить имъ мою отличную признательность и уваженіе за то усердіе и точность въ исполненіи своихъ обязанностей службы;—примѣрно-нравственное поведеніе и строгую дисциплину, которыя каждый изъ моихъ подчиненныхъ, находясь болѣе трехъ лѣтъ подъ моимъ непосредственнымъ начальствомъ въ виду иностранцевъ и во всѣхъ критическихъ обстоятельствахъ, умѣлъ постоянно сохранить, поддерживая высокое достоинство Императорскаго флага и доставляя мнѣ истинную честь и удовольствіе командованія столь достойными сослуживцами.

Въ особенности долгомъ поставляю засвидѣтельствовать мою признательность Начальнику Штаба и Командиру фрегата «Княгиня-Ловичь» г-ну Капитану 2 ранга Бологовскому, на ввѣренномъ ему суднѣ я два года постоянно имѣлъ свой флагъ и ближе могъ видѣть устройство фрегата и поведеніе команды. Равномѣрно изъявляю мою особенную признательность командирамъ: фрегата «Анна» г. Капитану 2 ранга Селиванову, бриговъ: «Телемакъ» г. Капитану 2 ранга Замыцкому «Улиссъ» и «Ахиллесъ» г.г. Капитанъ-Лейтенантамъ Крюпотову и Матюшкину, коихъ отличною заботливостію и знаніемъ ввѣренныя имъ суда и команды постоянно содержались въ томъ порядкѣ, который требуется въ образованномъ флотѣ. Равнымъ образомъ изъявляю мою совершенную благодарность старшему по артиллеріи г. Штабсъ-Капитану Никитину за отличную исправность по его части; а также Старшему на отрядѣ Врачу г-ну Доктору Киберту, за его отличную попечительность о сохраненіи здоровья людей и которая служила образ-

цемъ всѣмъ бывшимъ на отрядѣ медикамъ, заслуживающимъ по своему усердію и познаніямъ полное одобреніе и благодарность, особливо по прибытіи въ Севастополь, гдѣ неусыпными попеченіями ихъ, столь явно уменьшено на судахъ гибельное дѣйствіе свирѣпствующей здѣсь холеры.

Находясь столь долгое время въ предѣлахъ чуждыхъ, отдаленныхъ отъ отечества, мы составляли какъ-бы одну семью и потому, какъ ни радостно возвращеніе на родной край, я съ чувствами истинной грусти разстаюсь съ подчиненными, изъ коихъ каждаго имѣлъ я время узнать и оцѣнить достоинства; я надѣюсь что они ни въ какихъ обстоятельствахъ жизни не останутся мнѣ чуждыми. Провидѣніе да сопутствуетъ отправляющіеся въ С.-Петербургъ экипажи судовъ; я надѣюсь тамъ имѣть счастіе повергнуть къ стопамъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА чувствованія мои къ бывшимъ моимъ сотрудникамъ, и просить обратить на нихъ Монаршее вниманіе, которое команды въ пути и при прибытіи въ столицу, я увѣренъ, будутъ еще болѣе заслуживать.

Поручаю Г. г. Командирамъ, прочитавъ сей приказъ командѣ, повторить еще мою благодарность подчиненнымъ имъ г.г. Штабъ и Оберъ-Офицерамъ, и мое спасибо нижнимъ чинамъ, за ихъ отлично усердную службу и примѣрное поведеніе подъ моимъ начальствомъ.

Командуюшаго Соединенными 1 и 2 флотскими Дивизіями въ Кронштадтѣ Адмирала П. И. Рикорда.

Апрѣля 27-го дня 1854 года № 13.

По минованіи шестидесяти лѣтъ моей службы удостоился я самой лестной, не оцѣненной награды Высочайшимъ назначеніемъ меня въ Начальники двухъ дивизій Балтійскаго флота, готовыхъ встрѣтить идущаго на насъ врага; удостоился чести поднять свой Адмиральскій флагъ, на кораблѣ, соименномъ безсмертному основателю Русскаго флота, и дѣйствовать въ глазахъ великаго нашего Монарха.

*

Слѣдуетъ ли мнѣ, доблестные мои сподвижники, напоминать вамъ о священныхъ нашихъ обязанностяхъ! Вамъ ли храбрые русскіе моряки слушать увѣщаніе о томъ, чего ожидаютъ отъ насъ *Государь* и Отечество! Вашъ долгъ начертанъ въ сердцахъ вашихъ. Если кому изъ насъ суждено принесть въ жертву жизнь свою, вспомнимъ, что смерть есть удѣлъ каждаго, а умереть за Вѣру, Царя и Отечество награда избранникамъ Божіимъ. —Незнаемъ, кому въ предлежащихъ бояхъ, обреченъ тотъ или другой жребій, но твердо знаемъ то, что славный русскій флагъ недостанется врагамъ, и что всѣхъ насъ ожидаетъ торжество правды и честь нашего дѣла, безсмертная слава Государя и Россіи.

И такъ съ Богомъ! идемъ, куда зовутъ насъ долгъ нашъ и слово Царское!

Мая 4-го дня 1854 года. № 31.

По случаю оказавшихся на нѣкоторыхъ судахъ флота холерныхъ припадковъ, хотя въ незначительной степени, но въ предупрежденіе дальнѣйшаго развитія эпидеміи, прошу гг. Командировъ, неослабно наблюдать, дабы на судахъ исполнялись со всею точностію предохранительныя противу распространенія этой болѣзни мѣры, заключающіяся въ слѣдующемъ:

1) Не дозволять матросамъ по утрамъ выходить на работу безъ завтрака, стараясь чтобы завтракъ ихъ преимущественно состоялъ изъ теплой пищи, какъ напримѣръ кашицы или другой горячей похлебки; ибо во время эпидеміи не должно выходить на воздухъ съ тощимъ желудкомъ.

2) Рачительно беречься отъ простуды, одѣваясь для сего вообще достаточно тепло, особенно же должно постоянно носить теплые набрюшники и обувать теплѣе ноги.

3) При разгорячѳніи тѣла отъ какихъ бы то не было случаевъ, отнюдь не употреблять холоднаго питья.

4) Наблюдать чтобы заболѣвающіе поносомъ, рвотою и судорогами въ желудкѣ, или въ груди, немедленно были отправляемы въ лазаретъ, одѣвая болнаго какъ можно теплѣе.

тѣ изъ вышеизложенныхъ мѣръ предохраненія, которыя зависятъ отъ самыхъ нижнихъ чиновъ, приказать ближайшимъ начальникамъ, непремѣнно лично внушать людямъ, поясняя при томъ, что нарушеніе этихъ предосторожностей, можетъ подвергнуть болѣзни каждаго.

Мая 18-го дня 1854 года. № 61.

Его Императорское Высочество Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказать изволилъ, чтобы во всякомъ декѣ имѣлось по три чистыхъ кадки для питья командѣ во время боя.

ИНСТРУКЦІЯ

Командующаго Соединенными Дивизіями Адмирала П. И. Рикорда для Гг. Флагмановъ и Командировъ судовъ, на случай появленія и аттаки непріятеля въ Кронштадтѣ въ 1854 году.

Съ появленіемъ непріятеля къ Кронштадту, предписываю Гг. Флагманамъ и Командирамъ судовъ соединенныхъ дивизій, подъ моимъ начальствомъ состоящихъ къ исполненію нижеслѣдующее:

1) Прекратить сообщеніе съ берегомъ, зарядить орудія ядрами и имѣть на корабляхъ все въ полной готовности къ вступленію въ бой.

2) На ночь давать койки одной только вахтѣ дабы, въ случаѣ аттаки или тревоги, вахтенныя приготовляли орудія, освѣтили батареи и крюйтъ-камеры, пока подвахтенныя выносятъ койки въ сѣтки. Если я буду имѣть причины ожидать ночного нападенія, тогда, по сигналу, койки небудутъ вовсе раздаваться.

3) Ни одной шлюпки не должно быть поднято въ ростры, во все время пока непріятель въ виду; а въ случаѣ аттаки прежде всего должно спустить на воду и тѣ, которыя подняты на бокапцахъ.

4) На всѣхъ корабляхъ барказы и по одному катеру должны быть постоянно вооружены артиллеріею, а остальныя шлюпки вооружать только въ случаѣ надобности или по сигналу.

5) Отъ вечерней зари до восхода солнца, при каждомъ кораблѣ должна быть дежурная вооруженная шлюпка съ брамъдрекомъ. Обязанность этой шлюпки, осматривать мимо идущія суда, и не допускать ни кого къ кораблю не опросивъ пароля. Пароли, собственно для флота будутъ раздаваться еже дневно на адмиральскомъ кораблѣ.

7) Всѣ корабли должны имѣть шпринги.

8) Въ сквозномъ бастіонѣ средней гавани должно быть четыре портовыхъ барказа, съ верпами и кабельтовами, чтобъ тотчасъ завести шпринги, если у котораго изъ кораблей, шпринги перебьетъ. Сверхъ того въ томъ же сквозномъ бастіонѣ должны быть три или четыре портовыхъ катера съ брандспойтами, для подапія немедленной помощи, въ случаѣ пожара на флотѣ. Какъ барказы, такъ и катера эти должны быть комплектованы офицерами и людьми съ кораблей стоящихъ въ гавани.

9) Съ начатіемъ аттаки непріятелемъ, корабль N.N. долженъ встать кормою къ валгангу гавани, подтянувшись къ самой стѣнкѣ, насколько глубина дозволитъ, и защищать пространство за кормою корабля N.N. Корабли N.N. и N.N., должны встать поперегъ фарватера, повернувшись кормами къ югу, а прочія корабли принимаютъ положенія, какія по обстоятельствамъ окажутся нужными.

12) Корабли въ гаваняхъ стоящіе должны быть въ готовности подкрѣплять вооруженными людьми тѣ корабли, которыя будутъ аттакованы, или абордированы превосходнымъ въ силахъ непріятелемъ и отражать, куда потребуется, гребныя суда съ брандспойтами и пожарными инструментами, или снарядами для выколачиванія каленыхъ ядеръ.

14) Если бы могло случиться что непріятель прорвался на малый рейдъ и поставилъ часть нашихъ кораблей въ два огня, то пароходы должны немедленно вести къ нимъ на помощь корабли: N.N., N.N., N.N. и N.N., которые въ такомъ случаѣ выпускаютъ или обрубаютъ канаты.

ДОПОЛНЕНІЕ II.

къ инструкціи Комендантамъ фортовъ и батарей кр. Кронштадта, въ 1854-мъ году.

При появленіи идущаго съ моря судна подъ русскимъ военнымъ флагомъ, брантвахтенный пароходъ, долженъ дѣлать ему опознательный сигналъ. Не получивъ удовлетворительнаго отвѣта, означенный пароходъ немедленно поднимаетъ, при двухъ пушечныхъ выстрѣлахъ желтый флагъ, который будетъ служить условнымъ знакомъ, что идущее подъ русскимъ военнымъ флагомъ судно, есть непріятельское.

На каждомъ осмотрѣнномъ купеческомъ суднѣ, къ допущенію котораго въ портъ не будетъ препятствія, брантвахтенный пароходъ поднимаетъ синій трех-угольный (брантвахтенный) флагъ въ знакъ того, что оно можетъ быть допущено въ портъ. Если же купеческое судно будетъ подходить къ гавани безъ этого знака, то командирамъ фортовъ и батарей слѣдуетъ останавливать оное выстрѣлами, сначала мимо направленными, а когда оныхъ не послушаетъ, то пустить ко дну.

Командующаго Соединенными 1 и 2 флотскими Дивизіями.

Октября 11-го дня 1854 года. № 307.

Отъ Его Императорскаго Высочества, Государя Генералъ-Адмирала я получилъ, на имя мое, посьмо, которое для свѣдѣнія, и, кому слѣдуетъ, къ исполненію объявляю.

«До свѣдѣнія Моего дошло что при отправленіи одного изъ пароходовъ изъ одного порта въ другой, сняты были съ этого парохода до 80-ти человѣкъ нижнихъ чиновъ, коими была пополнена команда онаго, и что люди сіи были сняты собственно потому что они состоятъ въ другихъ экипажахъ.

По сему Я желая что-бы г.г. флагмана обратили внимание: 1, на то, что команда военнаго судна должна почитаться на флотѣ недѣлимой единицей; ибо люди, прослужившіе долгое время вмѣстѣ на одномъ кораблѣ, узнавшіе своихъ офицеровъ, другъ друга, и самый корабль, и свыкшіеся къ общей службѣ, несравненно полезнѣе тѣхъ, которые недавно назначены и составляютъ какъ бы сборную команду, и что поэтому Я дозволяю мѣнять людей на судахъ только въ случаѣ крайней и неотложной надобности, помня всегда, что въ морской службѣ важно дѣленіе на команды судовъ, а отнюдь не на роты или экипажи; и 2-ое, что въ военное время, ни подъ какимъ видомъ, неслѣдуетъ ослаблять команду судна, могущаго на предстоящемъ ему пути встрѣтить непріятеля.

Я прошу Ваше Высокопревосходительство внушать мысли сіи при каждомъ удобномъ случаѣ Вашимъ подчиненнымъ, дабы они имѣли правильный взглядъ, на морскую службу и примѣнили бы оный къ самому дѣлу».

Подписалъ «Константинъ».

Октября 27-го дня 1854 года. № 313.

Намъ не удалось исполнить того, къ чему мы готовились прошедшей весной; но чувствую, что если война продолжится, мы постараемся не отстать отъ Черноморскихъ нашихъ сослуживцевъ, храбро и неустрашимо проливающихъ кровь свою за Вѣру, Царя и Отечество! Вмѣстѣ съ тѣмъ, не могу сказать, чтобъ мы безъ пользы провели время стоянія нашего на Кронштадтскомъ рейдѣ.

Грозный и боевой видъ кораблей соединенныхъ дивизій и крѣпостей конечно были главными причинами, что показавшійся непріятель, такъ не долго прогостилъ у Красной горки, ни на что не отважившись противъ Кронштадта;— команды обучались дѣйствію орудіями и управленію парусами, и благодаря усердію г.г. Командировъ, вездѣ и во всемъ оказали большіе успѣхи. Исправнѣйшіе изъ кораблей, и въ особенности N. N., возбуждали полезное соревнованіе, и тѣмъ

маневры якорной стоянки и вообще работы съ каждымъ днемъ дѣлали весьма замѣтные успѣхи.

Выражая полную мою признательность Г.г. флагманамъ, командирамъ кораблей и пароходовъ, также и всѣмъ бывшимъ подъ моей командою. Г.г. Штабъ и Оберъ-Офицерамъ за особенное ихъ усердіе къ службѣ, я въ непремѣнный себѣ долгъ поставляю донести о семъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю, Генералъ-Адмиралу. Прошу г.г. командировъ передать мою благодарность нижнимъ чинамъ, за хорошее ихъ поведеніе и рвеніе къ службѣ, во время нынѣшней шестимѣсячной кампаніи.

Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ Вице-Адмирала М. П. Лазарева.

Ноября 29-го дня 1845 года. № 12.

До свѣдѣнія моего дошло, что на многихъ судахъ лопаются цѣпные канаты, и что, при подъемѣ якорей часто оказываются оные съ изломаннымъ штокомъ или безъ лапъ, каковыя потери относя болѣе къ неосторожности, при бросаніи якорей на большой глубинѣ или при большомъ ходѣ; ибо цѣпь, при паденіи съ якоремъ, въ первомъ случаѣ, собственною своею тяжестію, а во второмъ отъ сильнаго стремленія, кромѣ вреда корпусу судна, неизбѣжно должна если на первый разъ не совсѣмъ лопнуть, то натрудить слабѣйшія части ея, а также и самаго якоря, а потому, въ предупрежденіе отъ всякой подобной потери, предписываю всѣмъ г.г. командирамъ военныхъ и транспортныхъ судовъ, принять на будущее время за непремѣнное правило: 1-ое, когда случится идти къ якорной стоянкѣ на большую глубину, подобно Сухумской, то бросать якорь съ пеньковымъ канатомъ; и 2-е, на небольшой глубинѣ, допускающей положить якорь съ цѣпнымъ канатомъ, строго наблюдать, чтобы бросать оный тогда уже, когда судно будетъ имѣть самый малый ходъ, и потомъ постепенно выпускать цѣпи, не менѣе 50 саженъ и болѣе сообразно обстоятельствамъ.

Корабль «Двѣнадцать Апостоловъ» Капитанъ 1 ранга В. А. Корниловъ (*).

Іюля 4-го дня 1842 г. № 5.

1) При осмотрѣ сего числа надводной бортовой мѣди, найдено мною много мѣстъ избитыхъ и есть изодранныя; такъ какъ это обыкновенно случается отъ пристающихъ къ борту гребныхъ судовъ и отъ небрежнаго подъема съ воды тяжестей, а присмотръ за тѣмъ и другимъ составляетъ одну изъ самыхъ важныхъ обязанностей вахтенныхъ лейтенантовъ на якорѣ, то дѣлаю имъ строгое замѣчаніе, рекомендую прочесть пункты b и c въ статьѣ 7-й моей инструкціи (**) и впредь наблюдать по онымъ. Для сбереженія же кормовой мѣди воспретить людямъ съ судовъ, находящихся на бакштовѣ, лазить въ констапельскій портъ, въ особенности-же подавать какія либо вещи.

2) Нѣсколько разъ я словесно замѣчалъ, что при подъемѣ вещей и въ разныхъ другихъ случаяхъ закладываютъ тали въ перевертъ, и лопарь проводятъ не въ направленіи, требуемомъ шкивомъ, отчего снасти, блоки и другія принадлежности къ вооруженію, приходятъ прежде времени въ негодность, и затрудняется тяга. Но не видя чтобъ слова мои имѣли должное вліяніе, я симъ объявляю, что при первомъ случаѣ, офицеръ, который не будетъ соблюдать въ упомянутыхъ обстоятельствахъ *разсудкомъ* предписываемой осмотрительности, будетъ подвергнутъ штрафу, а унтеръ-офицеръ—строго наказанъ.

Іюля 8-го дня 1842 г. № 6.

Такъ какъ изъ поданнаго лейтенантомъ Н... объясненія, на счетъ разбитаго иллюминатора въ каютѣ мичмана Т...

(*) Вице-Адмиралъ Генералъ-Адъютантъ Нач. Штаб. Чер. флот. и порт. 1850 г. Іюл. 5 д., завѣдывалъ обор. Сѣверн. стор. Севаст. въ 1854 г. (Общій Мор. Списокъ Т. VII стр. 300.

(**) Инструкція Лазарева § 8 и 11 (стран. 30 и 31).

видно, что иллюминаторы эти растворяются и запираются по произволу, между тѣмъ какъ они должны отворяться и вставляться не иначе, какъ съ вѣдома вахты, ибо раскрытые такимъ образомъ полупорты, находясь близко воды, во время шквала, даже и на якорѣ, могутъ подвергнуть корабль опасности, то я въ отвращеніе всякаго несчастія вмѣняю въ непремѣнную обязанность гг. живущимъ на кубрикѣ отворять и затворять въ своихъ каютахъ иллюминаторы не иначе, какъ чрезъ караульнаго артиллерійскаго унтеръ-офицера, который обязанъ о первомъ немедленно спросить на вахтѣ, дабы вахтенный офицеръ, зная гдѣ отперты полупорты, могъ въ свое время сдѣлать распоряженіе о закрытіи, а при второмъ, артиллерійскій унтеръ-офицеръ видѣлъ-бы, что иллюминаторъ вставленъ какъ слѣдуетъ и задраенъ плотно.

Мая 19-го дня 1843 г. № 9.

Такъ какъ всякое искусство, тогда только прочно вкореняется въ умъ и въ память человѣка и тогда только можетъ быть примѣнено имъ къ разнымъ обстоятельствамъ, когда обученіе основано на разсужденіи и понятіи цѣли и назначеніи всего къ нему относящагося; то я и рекомендую гг. дечнымъ командирамъ и вообще всѣмъ, обучающимъ нижнихъ чиновъ обращенію съ орудіями, въ продолженіи ученій, удѣлять часть времени на объясненіе цѣли и назначенія какъ самаго орудія, такъ и всѣхъ приспособленій для дѣйствительной и скорой пальбы изъ онаго; для лучшаго же уразумѣнія требованій моихъ, прилагаю списокъ вопросовъ комендорамъ и прислугѣ, съ коего каждому командующему декомъ офицеру имѣть у себя копію.

Іюня 17-го дня 1843 г. № 13.

Весьма часто случается, что при бросаніи спасательнаго буя въ несчастныхъ случаяхъ, буй этотъ пойдетъ отъ незнанія бросающаго, или ни кого не случится по близости чтобъ его

спустить и отъ того происходитъ замедленіе, что нерѣдко бываетъ причиною погибели упавшаго за бортъ человѣка. Желая отвратить по возможности такое важное неудобство при сказанныхъ случаяхъ, я рекомендую Штабсъ-Капитану Е... имѣть самое тщательное наблюденіе за спасательными буями и кромѣ того избрать способныхъ комендоровъ, которые бы подъ парусами посмѣнно были безотлучно при буяхъ; дабы въ нуждѣ, буи немедленно были брошены, и если то случится ночью, то фальшфейеръ зажженъ.

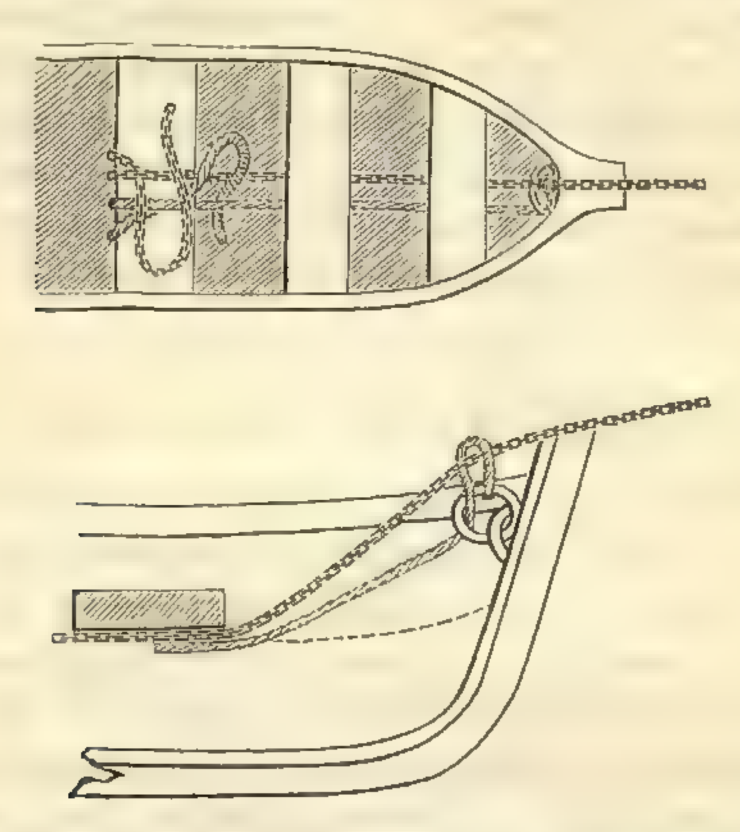
Сентября 9-го дня 1843 г. № 16.

Замѣчено мною, что въ противность Инструкціи, мною данной гг. вахтеннымъ командирамъ, шлюпки корабля «Двѣнадцать Апостоловъ» весьма рѣдко ѣздятъ подъ парусами. Напоминая объ этомъ необходимомъ для формированія унтеръ-офицеровъ и матросовъ порядкѣ, я прошу гг. вахтенныхъ командировъ строго наблюдать, чтобъ всѣ шлюпки, при всѣхъ возможныхъ случаяхъ, ставили паруса, для чего на нихъ всегда бы находилось приличное количество баласта и паруса, исключая двойку и дозволяя на люгерѣ имѣть одинъ фокъ и бизань, а гротъ и кливеръ употреблять въ особыхъ случаяхъ.

Іюля 13-го дня 1845 года, № 26.

Не смотря на распоряженія прежнихъ кампаній, катера съ боканцовъ спускаются вовсе не такъ живо и не съ тѣми предосторожностями, которыя требуются при спускѣ гребныхъ судовъ на ходу; важность этого дѣйствія, въ случаѣ паденія человѣка за бортъ, вынуждаетъ меня повторить г.г. вахтеннымъ командирамъ условія быстраго и вмѣстѣ съ тѣмъ безопаснаго спуска катеровъ на ходу, равно какъ и то, что медленность въ такого рода обстоятельствахъ или какое несчастіе отъ несоблюденія предписанныхъ правилъ, подвергнутъ вахтеннаго командира строгой отвѣтственности:

1) Шлюпка на боканцахъ должна во всякое время имѣть всѣ весла, руль, румпель и конецъ съ запаснаго якоря, привязанный слѣдующимъ образомъ:



т. е. быть пропущеннымъ въ носовой рымъ, а если рымъ тѣсенъ, то просто подъ переднія двѣ банки и завязанъ за *третью* петлею такъ, чтобъ гребецъ, на ней сидящій, не шевелясь могъ раздернуть петлю и тѣмъ освободить шлюпку.*

2) Тали съ боканцовъ должны во всякое время лежать совершенно чисто и на отвѣтственности ютовыхъ унтеръ-офицеровъ, изъ коихъ назначить: одного травить и отвѣчать за переднія, а другого травить и отвѣчать за заднія.

3) Трапъ съ русленей долженъ находиться въ рострахъ и состоять подъ надзоромъ вахтеннаго шканечнаго боцмана, который обязывается имѣть унтеръ-офицера и людей по его выбору, кои бы съ унтеръ-офицеромъ своимъ, какъ только прокричатъ: *на катеръ*! поспѣшали съ этимъ трапомъ на бизань-русленъ (*).

(*) Впрочемъ, при значительномъ ходѣ и при волненіи гораздо безопаснѣе спускаться по переднимъ талямъ; только нуженъ кончикъ для подъема по боканцу.

4) Вахтенный командиръ, всякій разъ, по вступленіи на вахту, обязанъ вывести въ дополненіе къ настоящимъ гребцамъ толковыхъ людей, а если настоящій унтеръ-офицеръ не на вахтѣ, то и унтеръ-офицера, знающаго править рулемъ и расторопнаго, и подтвердить заранѣе унтеръ-офицеру—какъ править рулемъ, а гребцамъ—какъ выкладывать тали, т. е. всегда прежде кормовыя, равно какъ о необходимости сидѣть въ шлюпкѣ смирно.

5) Шлюпки спускать всегда съ подвѣтра, и если корабль имѣетъ порядочный ходъ, то спускъ оныхъ не представлять никому; въ случаѣ, если нельзя надѣяться на унтеръ-офицера, что будетъ правильно управлять рулемъ, то посылать младшихъ офицеровъ и

6) Конецъ съ запаснаго якоря чтобъ былъ пропущенъ въ кап-фасъ-блокъ и чисто положенъ, такъ чтобъ его можно было легко травить и со всѣмъ отдать; отвѣтственность за конецъ на бакѣ возложить на старшаго вахтеннаго боцмана.

Іюня 14-го дня 1846 года. № 28.

До свѣдѣнія моего дошло, что нѣкоторые изъ нижнихъ чиновъ не умываются; такъ какъ такое неряшество бываетъ причиною болѣзней и изъ числа ихъ такихъ, которыя прямо даютъ дурную славу командѣ, то я и прошу г.г. ротныхъ командировъ обратить все вниманіе на водвореніе между нижними чинами ихъ ротъ той необходимой чистоты, которою долженъ отличаться образованный военный человѣкъ, и для чего командѣ 38-го экипажа дано уже столько способовъ богатствомъ бѣлья; для ближайшаго же достиженія требуемаго объявить десяточнымъ унтеръ-офицерамъ, что они будутъ въ прямой отвѣтственности за всякаго человѣка, замѣченнаго мною немытымъ, небритымъ и въ разорванномъ платьѣ. Приказъ этотъ прочесть при собраніи всей команды.

Капитана 1 ранга И. И. Фонъ-Шанца. Пароходо-фрегатъ «Камчатка».

О съѣздѣ офицеровъ на берегъ, не во время. 1842 года (*).

Пришедши съ моря въ портъ, прошу, до моего возвращенія на фрегатъ у старшаго офицера—на берегъ не проситься.

Когда, тому назадъ 26 лѣтъ, я началъ морскую службу, существовало въ англійскомъ и американскомъ флотахъ правило: пока всѣ работы на суднѣ не окончены, дабы тотчасъ можно было опять сняться съ якоря, г-да офицеры, по собственнымъ дѣламъ, на берегъ никогда не отпрашивались. Это прекрасное старинное правило — не знаю; почему вышло теперь у нихъ изъ употребленія — но какъ честь военнаго судна, по моему мнѣнію, отъ этого весьма много страдаетъ то я надѣюсь, что на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ, введеніе стариннаго этого порядка не будетъ казаться гг. офицерамъ излишнею строгостію, тѣмъ болѣе, при не-долго продолжающихся нашихъ лѣтнихъ плаваніяхъ, имѣя въ виду, провести всю зиму—на берегу.

О пользѣ знать именъ нижнихъ чиновъ. 1842 года.

Г-мъ офицерамъ надлежитъ подробно познакомиться съ именами нижнихъ чиновъ, дабы этимъ избѣгать странные оклики, какъ напримѣръ: «Эй вы!» «Идите сюда!» или «Эй ты, какъ тебя зовутъ?» и т. п.

Разныя правила въ тепломъ климатѣ въ кампанію 1842 года.

Предписываю заставлять команду днемъ въ сухую погоду ходить босыми ногами, а при закатѣ солнца надѣвать сапоги

(*) По розыскамъ въ приказахъ 1842 годъ, нельзя найти мѣсяцовъ и числъ, кромѣ того существуетъ разница въ словахъ, слогахъ и смыслѣ приказовъ въ изданіи 1860 и 1865 годовъ (Собраніе статей адмирала).

или башмаки, преимущественно послѣдніе, дабы сапоги беречь для холоднаго времени года.

Когда команда въ рабочемъ платьѣ, тогда кушакомъ сверху не затягивать рабочую рубашку, а носить его взамѣнъ подтяжекъ подъ низомъ для поддержки брюкъ.

Воротникъ отъ настоящей рубашки имѣть на виду, а отъ рабочей разстегнутымъ, чтобы всегда можно было видѣть, въ какой чистотѣ находится шея, какъ и холщевая рубашка. Брюкъ же бѣлыхъ понапрасно не топтать, а имѣть ихъ засученными дюймовъ на 5-ть т. е. по-матросски.

Пріучать команду ходить по выблинкамъ босикомъ, отчего ноги дѣлаются гораздо крѣпче; этимъ можно избавиться также отъ непріятности видѣть у рабочаго человѣка нѣжную, бѣлую, запрѣлую ножку, подобно женской.

Во время всякого рода мытья, или работы при дождѣ, при тягѣ кабельтововъ, поставить непремѣннымъ правиломъ, чтобы рукава отъ рубахъ были засучены; въ противномъ случаѣ, люди будутъ цѣлый день ходить съ мокрыми рукавами, что способствуетъ развитію болѣзней и даже цынги.

О красочныхъ приборахъ въ кампаніи 1842 года.

По окончаніи окраски какого нибудь мѣста, слѣдуетъ строго смотрѣть, чтобы штоки отъ всѣхъ кистей выскабливались, самыя же кисти выжимать и вытирать совершенно дочиста, и потомъ хранить ихъ не иначе, какъ въ посудѣ съ водою; самая же посуда изъ подъ краски должна быть также выскоблена снаружи дочиста и хорошо остроплена. Этими простыми мѣрами избѣгается всякаго рода напрасное пачканіе, когда приходится браться за эти вещи.

Необходимо также пріучать маляровъ во время окрашиванія, не считать обязанностію марать себѣ въ краскѣ руки, лицо и платье, издерживая на это, какъ теперь водится, столько же почти матеріала, сколько употребляется для самого дѣла.

О соблюденіи тишины при работахъ. 1842 года.

Такъ какъ на военномъ суднѣ всякій шумъ нетерпимъ, то предписываю г-мъ вахтеннымъ начальникамъ наблюдать, чтобы при работахъ вообще, ни слова не было произносимо понапрасно, ни самими ими, ни нижними чинами. Когда заговорятъ всѣ, то неудивительно, ежели работа идетъ дурно. Шумъ же, большею частію происходитъ отъ незнанія дѣла, и отъ этого, никогда ничего не бываетъ заранѣе предусмотрѣно когда же случится что нибудь непредвидѣнное, тогда-то начинается крикъ, шумъ, бѣготня и тому подобное, что мнѣ удавалось видѣть на однѣхъ только Турецкихъ и Бразильскихъ судахъ, на которыхъ, въ подобныхъ случаяхъ, точно какъ и у насъ, всѣ блоки, не бывъ никогда смазаны,—скрипятъ, начальство кричитъ, а команда, съ своей стороны нисколько не уступаетъ ему.

При окачиваніи фрегата снаружи, или когда шлюпка держиться у борта собственнаго или другаго судна, всякого рода разговоръ между гребцами запретить.

Объ употребленіи дудокъ. 1842 года.

Существующее у боцмановъ правило: отдавши якорь, хлопать руками, произнося громкимъ голосомъ: «бросилъ», какъ ни съ чѣмъ не сообразное — отмѣняется. Гулъ и сотрясеніе въ самомъ фрегатѣ, отъ цѣпи, достаточно даетъ понять, что якорь отданъ.

Дурное правило, что всѣ имѣющее право носить дудки, имѣютъ также право, сколько угодно, свистать и даже часто, совершенно не во-время, — на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ — отмѣняется. Свистать же, не во время, называю, — когда это дѣлается именно въ слѣдующихъ случаяхъ: застопорить-ли шпиль,—свистятъ всѣ; дурно ли ходятъ на шпилѣ, всѣ унтеръ-офицеры, закрывъ глаза, свистятъ безъ отдыха, переставая развѣ, для того чтобы повторять слова: «ходи веселѣе ребята!» «Ай-да молодцы!» «ходи шпиль», — «ходи же» и проч. и, не смотря

на шумъ отъ невыносимыхъ этихъ, пустыхъ словъ, шпиль обыкновенно идетъ еще тише. Предписываю дудки употреблять, при слѣдующихъ случаяхъ, вотъ какимъ образомъ:

Желая свистать команду на верхъ: 3 или 4 унтеръ-офицера становятся въ батарейномъ декѣ у люка, ведущаго на кубрикъ; на верху, боцманъ, просвиставъ долго и рѣзко, командуетъ громкимъ голосомъ: «пошелъ всѣ наверхъ для такихъ-то работъ» и проч.; послѣ этого, дудкамъ у люка тотчасъ повторить этотъ сигналъ одинъ разъ, послѣ чего надлежитъ старшему изъ стоящихъ у люка урядниковъ повторить слова боцмана.

Поднимая якорь, свистать на бакѣ одному боцману; а свистъ его повторять другой дудкѣ у ближайшаго люка, ведущаго къ нижнему шпилю, — и это, по одному только разу.

При подъемѣ, или спускѣ брамъ-рей, свистать одному боцману, и свистъ его запрещается повторять; что же касается до подъема или потравливанія понемногу, у каждой изъ мачтъ брамъ-горденей, въ случаѣ, напримѣръ, когда рей гдѣ нибудь задѣлъ,—давать знать только рукою, махая для этого вверхъ, или внизъ, смотря потому, слѣдуетъ ли брамъ-гордень поднимать, или потравливать.

Отдавая всѣ паруса заразъ, при словѣ: «отдавай»—свистать одному только боцману.

Когда для тяжелой тяги становятся на какую нибудь снасть, необходимо сперва выбрать слабину, давая о томъ знать дудкою, тотчасъ, по слову: «выбрать слабину».

О сбереженіи гребныхъ судовъ въ кампаніи. 1842 года.

Г-мъ вахтеннымъ начальникамъ надлежитъ имѣть строгій присмотръ за гребными судами, не держась правила: что судамъ этимъ достаточно прослужить только одно лѣто. Шлюпки въ дурномъ видѣ, есть вывѣска корабля, которому онѣ принадлежатъ, и означаютъ обыкновенно, что на немъ нѣтъ порядка; а ежели его на кораблѣ нѣтъ, и притомъ не имѣется еще охоты заняться заведеніемъ его, то навѣрно заключить можно, что вахтенные начальники мало способны

когда нибудь сдѣлаться настоящими морскими офицерами, или хорошими командирами.

О приставаніи гребныхъ судовъ при теченіи. 1842 года.

Когда, при теченіи, фрегатъ стоитъ поперегъ волненія, дозволяется гребнымъ судамъ приставать всегда къ той сторонѣ, которая отъ волненія бываетъ болѣе закрыта; и даже ялики, подъѣзжающіе съ берега съ нижними чинами, или съ грузомъ, могутъ, въ подобныхъ случаяхъ, приставать къ парадному трапу, и тогда же дозволяется гичкѣ моей, если бы она ждала меня, на это время отъ трапа оттягиваться.

О правильномъ отправленіи шлюпокъ. 1842 года.

Когда отъ борта отправляется гребное судно безъ офицера, тогда слѣдуетъ ясно разсказать старшинѣ: куда ему ѣхать, гдѣ и какъ приставать, когда возвращаться и проч.; что нынѣ, весьма часто, дѣлается крикомъ и даже нерѣдко послѣ того, какъ шлюпка отвалила уже отъ борта; ясно, что старшина отъ этого не можетъ знать, для чего онъ отвалилъ и куда ему ѣхать.

Начальника отряда паровыхъ и парусныхъ судовъ, Вице-Адмирала И. И. Фонъ-Шанца.

О гребныхъ судахъ. Мая 8-го дня 1855 года.

Гг. командирамъ предписываю слѣдующее:

1) Приказать офицеру, гардемарину, или кондуктору, пока онъ проѣзжаетъ мимо флагманскаго судна, непремѣнно оборачиваться къ нему лицомъ, показывая этимъ обыкновенное должное вниманіе, такъ какъ въ это время, можетъ быть отдано ему будетъ какое нибудь приказаніе.

2) Отправивъ гребное судно куда бы то ни было, строго приказать: у веселъ не дремать, въ особенности, проѣзжая мимо флагманскаго судна.

3) Людей по борту не имѣть, а когда оnи не помѣщаются по банкамъ, то лучше ихъ сажать на дно. Въ кормѣ, по бортамъ, также никому не сидѣть.

4) Зипунъ у рулеваго иногда вижу висящій за бортомъ, даже до воды, чего на гребномъ суднѣ отнюдь не слѣдуетъ допускать

5) Во время переноса, подъема, или спуска парусовъ, отнюдь никому не становиться на банки и вообще вставать только тѣмъ, которые необходимы, для производства работы.

6) Когда подняты гребныя суда, надо всегда отмывать подводную часть ихъ отъ слизи; и когда нѣтъ потребности въ судахъ, какъ можно чаще, если не поднимать, то отдѣлять отъ воды, для сбереженія и сохраненія ихъ легкости, какъ и для того, чтобы въ мокрую и ненастную погоду напрасно не держать въ нихъ часовыхъ.

7) Когда шлюпка проѣзжаетъ флагманскій фрегатъ, строго запретить на ней всякій, громкій разговоръ.

8) Передъ подъемомъ какого либо паруса осмотрѣть, чтобы тали отъ шкотовъ были безъ переверта и чтобы лопарь, въ сухомъ, или мокромъ состояніи, проходилъ бы въ шкивахъ совершенно свободно. Безъ этихъ предосторожностей, при шквалахъ, могутъ случаться несчастія.

9) Подъ парусами, отнюдь подъ вѣтромъ, на банкахъ не сидѣть.

10) Подъ парусами на шлюпкѣ, снабженной длиннымъ румпелемъ, всегда править имъ; изъ чего ясно, что управляющій рулемъ, долженъ сидѣть не на гакабортѣ, а на банкѣ, и всегда на вѣтрѣ. Когда же употребляется длинный румпель, за заспинной доской никому не быть, такъ какъ весьма непріятно видѣть, на гребномъ суднѣ, кого либо высоко сидящимъ.

11) Объяснить, что, идя бейдевиндъ, слѣдуетъ всегда наблюдать за дифферентомъ; для этого не нужно, ни инструментовъ, ни марокъ, достаточно глаза; иначе вѣчно будемъ видѣть гребцовъ, сидящихъ на своихъ банкахъ, тогда какъ шлюпка, подъ форсированными парусами, идя противу крутаго волненія, сильно зарывается носомъ и какъ будто, сама

проситъ облегченія этой части, на что однако, весьма часто, не обращаютъ вниманія.

Здѣсь приведенъ только одинъ случай, при бейдевиндѣ; но надлежащій дифферентъ долженъ быть соблюдаемъ при всѣхъ обстоятельствахъ, какъ подъ парусами, такъ и подъ веслами.

12) Внушить также командиру шлюпки, что брать рифы во время необходимо, ибо ничего не можетъ быть смѣшнѣе, какъ видѣть гребное судно на боку, форсирующее парусами, какъ кажется управляющему, весьма смѣло, между тѣмъ какъ опытному глазу тотчасъ понятно, что это происходитъ не отъ смѣлости, а болѣе отъ незнанія, такъ какъ, продержавъ донельзя большіе паруса, другому покажется страшно приниматься брать рифы и, въ надеждѣ доѣхать безъ нихъ, онъ не подумаетъ о томъ, что гребное судно отъ этой излишней парусности нисколько не пойдетъ лучше. Отъ подобнаго управленія можно потерять не только рангоутъ, но даже и всю шлюпку съ экипажемъ.

13) При свѣжемъ вѣтрѣ не уважать просьбъ о прибавленіи баласта: всѣ суда должны носить такой, какой опредѣленъ имъ единожды навсегда, а паруса слѣдуетъ соразмѣрять по силѣ вѣтра.

14) Поставивъ рангоутъ съ намѣреніемъ поднимать паруса при свѣжемъ вѣтрѣ, должно сперва очистить шлюпку отъ всякаго, на срединѣ, хламу, т. е. пристропить весла къ борту, убрать вовсе изъ виду, (но не въ носъ), громоздкій, тяжелый, ростерный брезентъ и, посадивъ лишнихъ гребцовъ на дно, поднять паруса; если же имѣется топсель, то его также прихватить къ навѣтренному борту, и посадить гребцовъ на дно спинами къ вѣтру, вплотную къ прихваченнымъ весламъ. И ясно, что, чѣмъ шире такимъ образомъ очищенное посрединѣ катера пространство, тѣмъ безопаснѣе будетъ положеніе его, ибо гребцамъ можно скоро и ловко пересаживаться, склонясь спинами къ вѣтру, а для скорой уборки парусовъ будетъ просторно и чисто.

На маленькихъ судахъ нужно быть весьма осторожнымъ, спускаясь при свѣжемъ вѣтрѣ по крутому волненію; при такихъ случаяхъ носить малые паруса и сторожить, чтобы глав-

ный парусъ не перебросило, когда къ этому не приготовились. Когда же при свѣжемъ вѣтрѣ придется этотъ парусъ переносить, то вѣрнѣе всего брать его на гитовы, и потомъ уже, перемѣнивъ курсъ и перенося шкотъ, поставить его.

Большія несчастія происходили и будутъ происходить отъ дурно основанныхъ шкотовъ, что весьма понятно, ибо, при дурно основанномъ шкотѣ, при свѣжемъ вѣтрѣ, необходимость заставляетъ бросаться подъ вѣтеръ на помощь, для вытягиванія ихъ; и если шлюпка маленькая, да при томъ еще валка, она можетъ черпнуть бортомъ; а если же опасаются послѣдняго, ясно, что шкотовъ до мѣста натянуть невозможно. Для безопасности, шкоты слѣдуетъ основывать такимъ образомъ, чтобы для тяги одного, при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ, на катерахъ никогда не требовалось болѣе двухъ, а на вельботахъ и яликахъ болѣе одного человѣка. Изъ опытовъ я нашелъ шкоты на катерахъ, вельботахъ и яликахъ пароходофрегата «Рюрикъ» весьма удобными. Они основаны слѣдующимъ образомъ: коренной конецъ закрѣпленъ за коушъ перваго рифа; на бортѣ имѣется двухшкивный, а въ шкотовомъ, углу одношкивный блоки, въ шкивахъ, у которыхъ, на случай мокраго лопаря, сдѣланъ достаточный просторъ; парусъ, вооруженный такимъ шкотомъ, стоять будетъ гораздо лучше, и шкотовый уголъ его не приметъ уже остраго вида, столь непріятнаго для морскаго глаза.

О часовыхъ на гребныхъ судахъ. Мая 29-го дня 1855 года.

Прошу гг. командировъ.

1) Стараться всегда, или, покрайней мѣрѣ, въ тихую погоду, чтобы часовые на гребныхъ судахъ завтракали, обѣдали и ужинали въ одно время со всею командою, иначе этимъ часовымъ, постоянно назначаемымъ изъ гребцовъ, сдва-ли достанется, въ теченіе всей кампаніи, стоя на якорѣ, какъ слѣдуетъ пообѣдать, или поужинать. Что же касается до исполненія этого правила во время свѣжаго вѣтра, или дождя, то это всегда возможно, взявъ для этого нѣкоторыя небольшія предосторожности, о которыхъ не стоитъ и распространяться

2) Приказать, чтобы на гребныхъ судахъ, стоящихъ на бакштовѣ, у борта корабля, или у пристани, нижніе чины отнюдь не занимались бы мытьемъ или просушиваніемъ бѣлья на отпорныхъ крюкахъ, веслахъ, или на самомъ бортѣ; а также, чтобы въ это время не перемѣняли бѣлья, или одежды.

3) Не дозволять гребцамъ спускаться въ гребное судно порознь, но просвиставъ на шлюпку, всѣхъ собрать у трапа или выстрѣла, откуда идти всѣмъ заразъ; также приказать, чтобы зипуны, или другая теплая одежда не бросалась сверху въ гребное судно, а чтобы гребцы, спускаясь, несли ее подъ мышкою.

На всѣхъ гребныхъ судахъ, желательно было бы видѣть кормовые флаги меньшихъ размѣровъ противъ нынѣ употребляемыхъ. Само собою разумѣется, что размѣры ихъ, для разныхъ судовъ, опредѣлить трудно; но неловко видѣть гребное судно, идущее на греблѣ при попутномъ вѣтрѣ, съ кормовымъ флагомъ, покрывающимъ рулеваго и даже сидящихъ въ кормѣ, или висящимъ ниже половины паруса.

О заведеніи карманныхъ книжекъ. Іюня 7-го дня 1855 года.

Прошу гг. командировъ:

1) Приказать всѣмъ молодымъ гг. офицерамъ и гардемаринамъ завести себѣ карманныя книжки, въ которыя бы они вносили, безъ исключенія, всѣ росписанія того судна на которомъ они служатъ, выставляя одно только число нижнихъ чиновъ для каждой работы, безъ именъ, кромѣ находящихся въ принадлежащихъ собственно имъ партіяхъ. Безъ подобныхъ мѣръ, молодымъ офицерамъ и гардемаринамъ, невозможно усовершенствоваться въ морскомъ дѣлѣ, или приготовиться вступить современемъ въ должность старшаго офицера.

2) Предупредить, что при посѣщеніи моемъ, я буду спрашивать у нихъ отчетъ о росписаніяхъ нижнихъ чиновъ по всѣмъ работамъ; тогда изъ отвѣтовъ легко мнѣ будетъ сдѣлать заключенія объ ихъ способностяхъ, охотѣ и стараніяхъ изучать практическую часть морской службы, на что, по на-

шему непродолжительному, въ Балтикѣ, плаванію, не должно терять и малѣйшее время.

Такія книжки употребляются уже 14 лѣтъ на флагманскомъ фрегатѣ «Камчатка» и могутъ по моему мнѣнію, служить руководствомъ.

О Гардемаринахъ. Іюня 17-го дня 1855 года.

Покорно прошу гг. командировъ судовъ ввѣреннаго мнѣ отряда обращать, по возможности, вниманіе на благосостояніе, образованіе и занятіе гардемаринъ, выполняя не только то, что по уставу предписано, но стараясь, чтобы въ короткое время, которое имъ дается для пріобрѣтенія практическихъ познаній вкоренилось въ нихъ впечатлѣніе о настоящемъ морскомъ порядкѣ. Это впечатлѣніе, полученное ими въ юныхъ лѣтахъ, останется, какъ и всякое другое, надолго въ ихъ памяти, и современемъ послужитъ имъ, и флоту вообще, въ пользу. Напротивъ,—впечатлѣнія противуположнаго рода могутъ дать юношѣ, навсегда, ошибочное и даже пагубное направленіе.

При должномъ вниманіи къ столь важному предмету, совѣсть моя и гг. командировъ будетъ удовлетворена убѣжденіемъ, что мы, при многочисленныхъ занятіяхъ, требуемыхъ прямою нашею обязанностію, сдѣлали по возможности все, какъ для пользы гардемаринъ, такъ и для пользы службы, хотя воспитаніе ихъ не зависитъ отъ насъ непосредственно.

Въ уставѣ изложены весьма ясно и подробно обязанности командировъ, относительно гардемаринъ; будучи вполнѣ увѣренъ, что всякій изъ нихъ займетъ своихъ гардемаринъ по уставу, считаю однакожъ не лишнимъ, присовокупить слѣдующія наставленія и замѣчанія.

1) Объявить гг. молодымъ офицерамъ всѣхъ вѣдомствъ, никогда не забывать, что гардемарины еще воспитанники, и потому всякій разговоръ офицера съ воспитанниками неограничивающійся поясненіями или толкованіями чего либо, касающагося морской службы, есть потеря драгоцѣннаго для юношей времени; и потому подобныхъ безполезныхъ съ ними разговоровъ отнюдь не позволять.

2) Внушать гардемаринамъ, что весьма неприлично слѣдовать дурнымъ привычкамъ, напримѣръ: въ обществѣ молодыхъ офицеровъ, или между собою разбирать постороннія, до нихъ не касающіеся, по службѣ дѣла, и порицать дѣйствія другихъ; а вообще слѣдуетъ думать болѣе о томъ, что приказано или поручено имъ самимъ, а также и о множествѣ предметовъ, имъ еще неизвѣстныхъ, но съ которыми, дабы заслужить названіе морскаго офицера, необходимо познакомиться поближе. Придерживаясь же постоянно этому послѣднему правилу, они могли бы избѣжать упрека или отзыва знаменитаго адмирала, Павла Степановича Нахимова, о молодыхъ флотскихъ офицерахъ вообще, а именно: что имъ совершенно знакомы всѣ отрасли морского дѣла, и что они знаютъ, вполнѣ, все: за исключеніемъ развѣ именно того, что необходимо знать всякому морскому офицеру.

3) Чтобы въ обществѣ они не разбирали дѣлъ или поступковъ старшихъ, не щадя, какъ обыкновенно бываетъ, никого, кромѣ самихъ себя. Внушить имъ, что изъ общества, въ которомъ допускаются подобныя разсужденія, имъ слѣдуетъ удаляться, потому что получаемые въ немъ уроки никогда не могутъ послужить имъ въ пользу; —справедливость этого совѣта они, безъ сомнѣнія, поймутъ современемъ сами.

4) Внушить воспитанникамъ, что знаніе своего дѣла, опрятность, благородство въ поступкахъ и привычкахъ, исправность и любовь порядка – суть главнѣйшія условія къ достиженію въ нашей службѣ успѣховъ; что хитрость и привычка говорить неправду, не есть доказательство ума, и что хотя иногда и случается, что зараженный ими уйдетъ нѣсколько впередъ по службѣ, однако эти пороки, рано или поздно, непремѣнно обнаружатся, и человѣка наконецъ оцѣнятъ по его достоинству.

5) Внушить имъ также, что опрятность не заключается въ одномъ наружномъ видѣ, но въ чистотѣ идей, бѣлья и всего, что имъ принадлежитъ; и что неопрятный и лукавый гардемаринъ, подобно грязному, неисправному гребному судну, всегда былъ и будетъ невыгодною вывѣскою корабля, на которомъ служитъ.

6) Растолковать имъ что чистота или бѣлизна палубныхъ досокъ, не есть еще главное условіе порядка; и что гораздо важнѣе этого содержаніе въ опрятности самыхъ отдаленныхъ и сокровенныхъ угловъ. Военное судно, съ чистою палубою, но съ грязными закоулками, съ чемоданными и багажными каютами въ безпорядкѣ, походитъ на гардемарина, съ вычищенными пуговицами, но съ грязнымъ бѣльемъ и съ неблагородными идеями.

7) Стараться этихъ молодыхъ людей пріучать (если они въ родительскомъ домѣ объ этомъ не получали наставленія) къ обычаямъ, принятымъ во всякомъ хорошемъ обществѣ; изъ привычекъ юноши можно тотчасъ заключить о степени обыкновеннаго свѣтскаго воспитанія, имъ полученнаго. Пріобрѣтя дурныя привычки, гардемаринъ не отстанетъ отъ нихъ и въ офицерскомъ званіи, и будетъ причиною стыда своихъ сослуживцевъ и командировъ.

8) Внушить имъ, что гаерскій наружный видъ, какъ-то: съ шапкою на бекрень и съ замараннымъ носовымъ платкомъ, выпущеннымъ изъ кармана, вовсе не есть признакъ отважности, предпріимчивости и проч.; но что о гардемаринѣ, съ подобными привычками, всякій, даже посторонній порядочный человѣкъ, только пожалѣетъ.

9) Поговоримъ теперь о самомъ важномъ предметѣ; о вниманіи къ старшимъ въ особенности къ лицамъ, не служащимъ на томъ кораблѣ, гдѣ гардемаринъ находится; объ уваженіи, которое всегда и вездѣ, какъ на берегу, такъ и на водѣ, слѣдуетъ оказывать начальникамъ.

Основываясь на собственныхъ понятіяхъ, и на томъ, что замѣчено мною въ другихъ державахъ, монархическихъ, республиканскихъ, какъ въ морской такъ и въ сухопутной службахъ,—я убѣждаюсь, что нашими гардемаринами немного занимаются въ этомъ отношеніи; ибо если бы невниманіе къ старшему не вкоренялось съ младенческихъ годовъ, то какимъ образомъ привычка эта могла бы остаться у многихъ молодыхъ офицеровъ? Поэтому еще разъ повторяю о необходимости осторожнаго обхожденія гг. офицеровъ съ гардемаринами; не говоря уже о томъ, какъ прискорбно слушать пу-

стой, легкомысленный разговоръ офицера съ гардемариномъ, или видѣть ихъ на берегу прогуливающихся подъ-руку. И въ самомъ дѣлѣ, впослѣдствіи, что останется съ юношею, при посредственныхъ теоретическихъ познаніяхъ, съ недостатками практическихъ свѣдѣній, безъ настоящихъ о дисциплинѣ понятій, безъ убѣжденія ея необходимости, безъ приличныхъ, благородныхъ, свѣтскихъ привычекъ, безъ познанія языковъ и безъ желанія ихъ изучать, — съ юношею, подрастающимъ въ такомъ самодовольномъ и безтолковомъ состояніи и подвизающимся на поприщѣ службы, по мѣрѣ того какъ текутъ годы его жизни, по списочной ли очереди, или за отличіе.

Кому изъ капитановъ желательно у себя на суднѣ имѣть подобное? Само собою разумѣется, никто не захочетъ обременять себя лишнею вещію. Горька доля капитана, который, на старости лѣтъ, видитъ себя принужденнымъ рисковать репутаціею, пріобрѣтенною, быть можетъ, большими трудами, въ продолженіе многолѣтней службы, и долженъ проводить безъ сна въ морѣ ночи, бывать невольнымъ вынужденнымъ свидѣтелемъ, какъ почти у него на -суднѣ дѣлается не по морскому; досадовать на безпечность и равнодушіе подобныхъ молодыхъ офицеровъ, и наконецъ имѣть въ виду перспективу до гроба исполнять обязанность учителя неблагодарныхъ, самонадѣянныхъ учениковъ, съ ложнымъ самолюбіемъ. Гдѣ же настоящая причина такого тяжкаго наказанія? Очень просто, — въ томъ, что офицеры, въ гардемаринскомъ званіи, не были приготовлены надлежащимъ образомъ для моря.

Настанетъ часъ, когда такой гардемаринъ пожалѣетъ о прошедшемъ, но уже будетъ поздно. Наступитъ также и то время, когда офицеры, на которыхъ, во время-оно, на кораблѣ не лежало ни какой отвѣтственности, и которые, поэтому, тратили свое время, на пустые толки съ гардемаринами, будутъ произведены, поступятъ въ командиры и, можетъ быть, награждены будутъ собственными своими произведеніями, т. е. получатъ въ старшіе офицеры друзей своихъ, бывшихъ гардемаринъ, не узнавшихъ и морской азбуки. Въ такомъ положеніи, если не прежде, они навѣрно постигнутъ всю истину

этихъ наставленій и замѣчаній, выраженныхъ съ желаніемъ истиннаго добра молодому сословію моряковъ.

10) Учить гардемаринъ морской азбукѣ, т. е. крѣпить, травить и укладывать снасти разнаго рода, такимъ образомъ, какъ это на всякомъ порядочномъ военномъ суднѣ слѣдуетъ дѣлать и водится. Растолковывать имъ, что этотъ предметъ, хотя не составляетъ отдѣльной науки, но не есть мелочь или прихоть, зависящая отъ вкуса вахтеннаго начальника, но что отъ должнаго обращенія со снастями зависитъ, быть можетъ, въ темную ночь, участь рангоута и команды, или даже самаго корабля. Выказать имъ смѣшную сторону укладки снастей, въ такъ называемыя французскія и англійскія бухты, при которой отнимается возможность мгновеннаго употребленія бѣгучаго такелажа, когда это необходимо.

11) Внушить имъ, какъ непріятно смотрѣть на отвратительный видъ пушечныхъ станковъ, платформъ, бортовъ, планшировъ, гребныхъ судовъ съ ихъ парусами и веслами, въ дурно вымытомъ состояніи, съ обросшимъ зеленымъ дномъ и т. п. и растолковать имъ, что гораздо тяжелѣе для команды и офицеровъ производить мытье кое-какъ, для того только, чтобы поскорѣе кончить.

12) Растолковать имъ въ подробности практическую часть артиллеріи: полетъ всякаго рода снарядовъ изъ всѣхъ имѣющихся у него на кораблѣ различнаго калибра орудій, и причины, отчего иногда употребляютъ разные снаряды и заряды у одной и той же пушки.

13) Мало занимать ихъ одною теоріею; на это достаточно и зимы, лѣто же должно быть употреблено для практики.

14) Пріучать ихъ разсматривать съ вѣрностію предметы въ зрительную трубу, требуя отъ нихъ отчета въ томъ, что они увидѣли, и въ этомъ строго ихъ повѣрять; иначе, будучи произведены въ офицеры и не имѣвъ до того случая пріучить глазъ, они будутъ въ морѣ принимать линейный корабль за маякъ, маякъ за судно, лайбу за корабль, звѣзду за маячный огонь, правый галсъ за лѣвый и т. п. Все это, во время моей службы, случалось мнѣ неоднократно видѣть на опытѣ.

15) Познакомить ихъ вполнѣ съ тѣмъ судномъ, на которомъ они служатъ, употребляя для этого пока объясненія на мои вопросы, предложенные гг. командирамъ. Само собою разумѣется, что гг. офицеры, которымъ гардемарины довѣрены, должны къ этимъ вопросамъ прибавить многое, чтобы гардемаринъ могъ совершенно узнать свой пароходъ, корабль, или винтовое судно.

16) Учить ихъ поменьше толковать о пустякахъ и запретить имъ, отданное яснымъ голосомъ приказаніе повторять понапрасну, такъ какъ этимъ только нарушается порядокъ. Внушить имъ—какъ смѣшно слушать, напримѣръ когда унтеръ-офицеръ, а можетъ быть и офицеръ, скажетъ матросу: «подай сюда кончикъ отъ такого-то лопаря!» и подумаешь, разумѣется, что кончикъ будетъ мгновенно поданъ, но выйдетъ иначе, и приказаніе повторяется несчетное число разъ, съ различными прибавленіями, до самой подачи конца. Ясно, что такая метода отдавать приказанія ни съ чѣмъ несообразна.

17) Растолковать имъ, что при отдаваніи приказаній, при разговорѣ съ офицеромъ, при объясненіи чего либо, и вообще во время производства работъ, не слѣдуетъ махать руками. Подобнаго рода декламація, въ особенности, ежели наблюдать за нею съ посторонняго корабля, морскому глазу кажется всегда смѣшною.

18) Приказать имъ, когда они находятся на верху, никогда не оставаться въ неподвижномъ положеніи, имѣя руки въ карманахъ; не облокачиваться на планширъ и не садиться по борту, на сѣтки, стапки и проч. Всѣ эти привычки склоняютъ мальчика къ лѣности, и на военныхъ судахъ не должны быть терпимы.

О баластѣ на гребныхъ судахъ. Августа 9-го дня 1855 года.

При нѣсколько свѣжемъ вѣтрѣ и толчеѣ, замѣчено мною, что на мелкихъ гребныхъ судахъ, т. е. вельботахъ, гичкахъ, ялахъ, какъ и на вельботахъ винтовыхъ лодокъ, изъ уключинъ часто выбиваются, или выскакиваютъ весла, и тѣмъ значительно замедляется выполненіе порученій. Также замѣ-

тилъ, что во время штиля, какъ и свѣжаго вѣтра, употребляется на всѣхъ этихъ судахъ, на греблѣ, одно и тоже количество баласта, что совершенно противно всѣмъ правиламъ; и грустно смотрѣть, какъ отъ этихъ двухъ упущеній, теряются въ гребныхъ судахъ добрыя качества выгребать противъ волненія. И мнѣ даже кажется, что это дѣлается нарочно, чтобы доказать, что суда эти очень посредственны.

Для отстраненія перваго неудобства, совѣтую принять приспособленіе къ уключинамъ, введенное на гичкѣ и вельботѣ пароходо-фрегата «Камчатка», или на вельботахъ парохода «Рюрикъ». (*)

Во время же свѣжаго вѣтра, подъ веслами, слѣдуетъ нѣсколько увеличивать количество баласта, противъ употребляемаго въ тихое время.

Еще замѣтилъ, что укладка баласта считается вещью посторонною; такъ какъ его кладутъ кое-какъ; вчера, напримѣръ, барказъ съ корабля «О . . .», пришедшій къ борту флагманскаго фрегата «Камчатка», сидѣлъ совершенно на пяткѣ, тогда какъ суда эти, построенныя по моимъ чертежамъ, не требуютъ болѣе двухъ дюймовъ дифферента.

Нѣкоторыя гребныя суда не снабжаются запасными уключинами, ни веслами, на что слѣдуетъ обратить особенное вниманіе.

О защитѣ крюйтъ-камеръ блиндажами.
Августа 11-го дня 1855 года.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, 9-го сего августа изволилъ мнѣ сообщить, что изъ 19-ти непріятельскихъ бомбъ, попавшихъ на стодвадцати пушечный корабль «Россія», во время трехъ-дневнаго бомбардированія крѣпости Свеаборга, нѣкоторыя 7-ми пудовыя бомбы, имѣли достаточную силу пробивать сверху рѣшительно всѣ палубы; одна изъ бомбъ лопнула и пробила палубу носовой крюйтъ-камеры; осколки отъ поддонной части этой бомбы нашли дорогу въ самую крюйтъ-камеру, гдѣ и произвели пожаръ.

(*) Нѣтъ нигдѣ указаній.

Что пожаръ не могъ распространиться, или что крюйтъ-камеру не взорвало, Его Высочество изволитъ приписывать къ величайшей чистотѣ, и къ отсутствію даже всякаго признака пороховой пыли.

Сообщивъ мнѣ эти факты, Его Императорскому Высочеству угодно было приказать, немедленно принять мѣры, чтобы на всѣхъ судахъ устроены были надъ крюйтъ-камерами, во всѣхъ палубахъ, горизонтальные блиндажи, давая имъ на ютѣ, шканцахъ или шкафутахъ наибольшую толщину. Блиндажи эти устроить изъ пеньковыхъ канатовъ, корабельныхъ швартововъ, кабельтововъ, перлиней, ворсы, бревенъ и проч.; матеріалы эти требоватъ изъ здѣшняго порта.

Сверхъ того, угодно было Его Высочеству приказать взять мѣры, чтобы по возможности, съ боковъ, какъ входы, такъ и самыя крюйтъ-камеры, защищены были блиндажами изъ коекъ, командныхъ чемодановъ, парусовъ и прочаго.

Относительно - же соблюденія совершеннаго отсутствія въ крюйтъ - камерахъ пыли, Его Императорскому Высочеству угодно было приказать довести это до такой точности, чтобы, обходя всѣ доступныя мѣста крюйтъ - камеръ, невозможно было бы найдти и малѣйшей пылинки.

О чемъ, объявляю гг. командирамъ, прошу ихъ представить мнѣ свои соображенія: изъ чего именно и какъ удобнѣе располагаютъ они устроить блиндажи на ввѣренныхъ имъ судахъ.

Объ управленіи гребными судами. Августа 15-го дня 1855 года.

Прошу гг. командировъ, во время свѣжихъ вѣтровъ, если то возможно, преимущественно употреблять на гребныхъ своихъ судахъ, взамѣнъ чугуннаго баласта, анкерки съ водою, пока не заведутся во флотѣ, хотя для одного этого важнаго предмета, водяные мѣшки. При употребленіи анкерковъ слѣдуетъ однако имѣть большую осторожность, чтобы они во время шкваловъ не могли переваливаться подъ вѣтеръ.

Замѣтивъ, что гребныя суда, при отправленіи къ какому нибудь судну, стоящему подъ вѣтромъ, и получивъ приказаніе

возвратиться подъ веслами, часто имѣютъ слишкомъ живыя движенія, поднимаясь на волненіи, что мѣшаетъ грести и подвигаться впередъ,—и такъ какъ это по большей части происходитъ оттого, что въ шлюпкахъ легкой постройки, для гребли противу волненія, недостаточное количество баласта расположено слишкомъ далеко къ кормѣ, вмѣсто того, чтобы его весь размѣщать около мидель-шпангоута, то я прошу гг. командировъ, при отправленіи во время крѣпкаго вѣтра гребныхъ судовъ подъ веслами, приказать гг. старшимъ офицерамъ повнимательнѣе заняться этимъ предметомъ.

Во время лавировки, при свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, на гребныхъ судахъ, посылаемыхъ отъ своихъ кораблей по службѣ къ W-ту, какъ напримѣръ, съ восточнаго рейда къ петербургской пристани, нужно брать въ расчетъ, чтобы не пролежать правымъ галсомъ слишкомъ далеко къ югу; этимъ теряется только время, такъ какъ тамъ всегда вѣтеръ дуетъ съ порывами, и теченіе бываетъ сильнѣе,—словомъ сказать, кто такимъ образомъ распоряжается, у того нѣтъ никакого соображенія, потому что это все равно, что если бы кто нибудь, желая изъ Нью-Іорка дойти до Гавра, сталъ бы держать прямымъ курсомъ.

Еще бываютъ маневры на гребныхъ судахъ, при свѣжемъ вѣтрѣ, которые меня удивляютъ, въ особенности ежели суда эти управляются офицерами.

Приведу фактъ: катеръ отвалилъ отъ борта, съ намѣреніемъ выгрести противу свѣжаго вѣтра и волненія къ своему кораблю.

Начальникъ катера отвалилъ, нисколько не подумавъ о состояніи своихъ закрѣпленныхъ парусовъ, т. е. о томъ, достаточно ли они зарифлены, или нѣтъ; чрезъ 10 минутъ времени онъ находитъ, что грести не стоитъ, ибо до своего корабля ему не выгрести, и, не принявъ расчетъ, что катеръ его не имѣетъ ходу, можетъ быть, во первыхъ, по причинѣ недостаточнаго количества баласта, а во вторыхъ, отъ дурной гребли, рѣшается ставить паруса, убирая для этого весла вдругъ. Начинается работа, чтобы рифить паруса и ставить мачты на катерѣ, который пущенъ былъ имъ на волю вѣтра и волненія, и поэтому, само-собою разумѣется, легъ бокомъ къ кру-

тому волненію, отчего, хотя накопецъ опъ изготовился начать борьбу съ вѣтромъ, но очутился уже отъ оставленнаго имъ корабля на цѣлую версту подъ вѣтромъ, и потому эту лишнюю версту (уже его собственность) онъ долженъ выработать противъ вѣтра и волненія, истрачивая подобнымъ, не морскимъ пріемомъ, дорогое время, не ему, а службѣ принадлежащее. Послѣ этого спрашиваю, на что же могутъ расчитывать командиры, посылая куда нибудь свои гребныя суда, при такомъ неискусномъ управленіи? Ясно, что рѣшительно ни на что; а отправляя при подобныхъ обстоятельствахъ свои шлюпки, они, такъ сказать, принуждены бываютъ предать ихъ волѣ одного Провидѣнія.

Поступивъ же слѣдующимъ простымъ образомъ, время напрасно не тратилось-бы, и шлюпка возвратилась на свой корабль, по всему вѣроятію, въ должномъ порядкѣ. Возьмемъ примѣръ: отваливъ отъ борта и удостовѣрившись въ невозможности выгресть, приставай опять на бакштовъ къ кораблю, съ котораго отвалилъ, и вооружай тамъ катеръ свой въ покоѣ, одѣнь гребцовъ какъ слѣдуетъ; осмотрѣвшись и получивъ по всѣму вѣроятію еще добрые совѣты съ гака-борта, можетъ быть отъ самого командира, и имѣя намѣреніе сняться на правый галсъ, подними и поставь какъ слѣдуетъ паруса, осмотри все, перенеси потомъ бакштовъ съ носу, съ правой стороны, вдоль по борту до кормы; отдавай затѣмъ его съ носу, выбирая въ то же время съ кормы, и такимъ образомъ давай этимъ бакштовомъ настоящее направленіе катеру и ходъ впередъ — и все пойдетъ ладно.

Но положимъ, что катеръ въ продолженіи того времени, какъ управляющій имъ не могъ грести или лавировать, унесенъ уже далеко отъ всѣхъ судовъ,—тогда, видя, что во чтобы то ни стало надобно же наконецъ ему поставить паруса; въ такомъ случаѣ онъ долженъ поступать слѣдующимъ образомъ; положимъ что нужно зарифиться; въ такомъ случаѣ слѣдуетъ убрать по два кормовыхъ весла съ каждой стороны, остальными же продолжать гресть, чтобы удержать носъ катера противъ вѣтра. Четыре гребца эти зарифятъ бизань, поды-

маютъ, вытягиваютъ ея шкотъ и крѣпятъ, и за этимъ садятся опять въ свои весла.

Послѣ этого слѣдуетъ стараться дать катеру сколько можно ходъ впередъ всѣми веслами вдругъ, дѣлая для этого не болѣе 10-и розмаховъ, и потомъ ошабашить, оставляя четырехъ кормовыхъ гребцовъ при своихъ веслахъ, собственно для удержанія носа противъ вѣтра. Теперь ставится фокъ-мачта остальными гребцами, ванты вытягиваются, навѣтренными же веслами гребутъ еще раза четыре, дабы носъ увалить подъ вѣтеръ; поднимается кливеръ, и катеръ ложится спокойно въ бейдевиндъ, подъ этими двумя парусами.

Послѣ этого уже можно зарифить, фокъ какъ угодно, потомъ его поставить, посадить гребцовъ внизъ, надѣть на нихъ зипуны, привести катеръ въ должный дифферентъ; держать полные паруса, — и все дѣло сдѣлано какъ слѣдуетъ. Поступать же иначе—значитъ давать представленіе всѣмъ, на рейдѣ находящимся морскимъ лицамъ, да еще самое жалкое; не понявъ поразительныхъ ошибокъ въ описанныхъ маневрахъ, часто готовы свалить всю вину на совсѣмъ безвинное гребное судно.

Все вышеописанное основано на фактахъ, иначе объ этомъ нечего было бы и распространяться; — но какъ бурное время года теперь уже приближается, и подобные маневры я опасаюсь видѣть очень часто; то прошу гг. командировъ ввѣреннаго мнѣ отряда парусныхъ и паровыхъ судовъ, поболѣе заняться своими молодыми офицерами, давая имъ, касательно управленія во время свѣжихъ вѣтровъ гребными судами настоящія наставленія, и доказывая малоопытнымъ, что они дѣло мало понимаютъ; а потому имъ необходимо еще учиться для избѣжанія величайшихъ несчастій, какъ то: потери людей, шлюпокъ и казеннаго имущества; не говоря уже о досадѣ командира видѣть свое прекрасное гребное судно, стоящее ему не малыхъ заботъ, послѣ отсутствія, продолжавшагося не болѣе нѣсколькихъ часовъ, и въ добавокъ среди бѣлаго дня, по возвращеніи къ судну въ совершенно растрепанномъ видѣ, при невозможности получить удовлетворительный отвѣтъ о причинахъ всему этому, отъ подобнаго начальника.

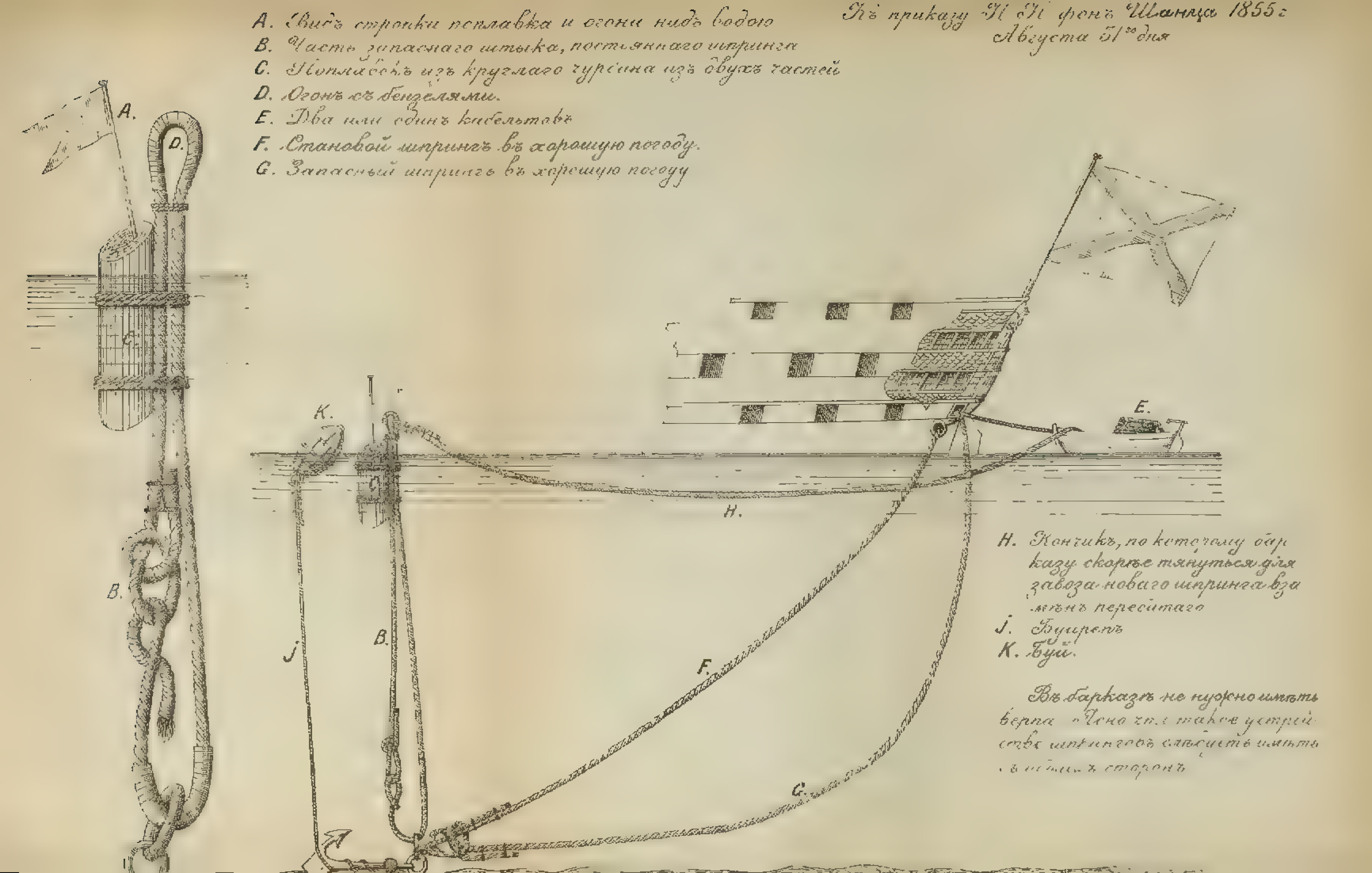
*

Объ особомъ способѣ становиться на шпрингъ. Августа 31-го дня 1855 года (*).

Положеніе корабля, стоящаго на шпрингахъ и имѣющаго, какъ ныпѣ на блокшифахъ, у каждаго изъ положенныхъ верповъ, или стопъ-анкеровъ, по два кабельтова, при дѣйствіи противъ непріятеля, нельзя считать благонадежнымъ. Изъ этихъ 2-хъ кабельтововъ, въ тихій вѣтеръ, одинъ можно послать запаснымъ, но при свѣжемъ вѣтрѣ, оба они будутъ уже настоящими или становыми. Успѣхъ дѣйствія корабля много будетъ зависѣть отъ цѣлости шпринговъ, и если случится, что изъ нихъ одинъ, а вслѣдъ за нимъ другой будутъ перебиты, то положеніе корабля становится затруднительнымъ, въ особенности если непріятельскіе снаряды падаютъ на него въ большомъ количествѣ, или, если въ это время, при свѣжемъ вѣтрѣ на немъ случился-бы пожаръ, корабль между тѣмъ снабженъ дурными барказами, на которыхъ находятся приготовленные заблаговременно верпы и кабельтовы, для завоза въ случаѣ надобности. Если при такихъ обстоятельствахъ, предположить еще, что вѣтеръ будетъ со стороны непріятельскихъ судовъ, то блокшивъ, какъ и всякое другое судно, потерявши свои шпринги и ставши носомъ къ вѣтру, подвергнется продольнымъ выстрѣламъ, отъ которыхъ можетъ получить значительныя поврежденія, до тѣхъ поръ, пока не успѣетъ завести новый шпрингъ. Также, положеніе двухъ или трехъ блокшифовъ, у которыхъ, хотя на $^1/_2$ часа, отнята возможность дѣйствовать всѣмъ лагомъ, въ особенности орудіями, имѣющими возвышеніе до 32-хъ градусовъ, можетъ быть весьма опасно, и въ состояніи дать невыгодный оборотъ всему дѣлу.

Изъ этого можно заключить объ необходимости надежныхъ шпринговъ, во время боя. Чтобы предпринять мѣры противъ подобныхъ опасныхъ случаевъ, или имѣть хоть средства, помощію которыхъ можно было-бы въ самое короткое время избавить корабль отъ критическаго положенія, я предлагаю здѣсь къ руководству слѣдующія мѣры, которыя, приложеннымъ въ

(*) Смотри чертежъ.


Къ приказу Н. Н. фонъ Шанца 1855 г.
Августа 31го дня
A. Видъ стропки поплавка и огони подъ водою
B. Часть запаснаго штыка, постъякнаго шпринга
C. Поплавокъ изъ круглаго чурбана изъ двухъ частей
D. Огонь съ бензелями.
E. Два или одинъ кабельтовъ
F. Становой шпрингъ въ хорошую погоду.
G. Запасный шпрингъ въ хорошую погоду
A.
D.
C.
B.
K.
E.
H.
J.
B.
F.
G.
H. Кончикъ, по которому баркасу скорѣе тянуться для завоза новаго шпринга взамѣнъ перебитаго
J. Буйрепъ
K. Буй.
Въ баркасѣ не нужно имѣть
верпа
такое устрой
ство шпринговъ
сторонъ

атласѣ рисункомъ вѣрпамъ, могутъ быть объяснены гораздо проще и лучше, чѣмъ подробнымъ описаніемъ и толкованіемъ.

Если бы корабль, стоя фертоингъ, находился на такомъ мѣстѣ, съ котораго ему удобно принять выгодную позицію противъ непріятеля посредствомъ шпринга, взятаго за одинъ изъ его становыхъ якорей, то, въ такомъ случаѣ, было бы весьма полезно, у каждаго изъ становыхъ якорей, имѣть то же самое приспособленіе.

При расположеніи становыхъ якорей для фертоинга, принимая въ соображеніе, что который нибудь изъ становыхъ канатовъ можетъ быть перебитъ, не излишнимъ будетъ заблаговременно, къ каждому становому якорю приспособить стропку соразмѣрной толщины, съ горизонтальнымъ поплавкомъ. При такомъ устройствѣ, потерявъ канатъ, можно въ тихій вѣтеръ, однимъ или двумя кабельтовами, закрѣпленными за ушко стропки, привести корабль опять въ прежнее положеніе.

Послѣ подобныхъ мѣръ, будучи увѣреннымъ во всегдашней возможности скоро и легко вновь закрѣпить свои шпринги за ушко стропки, пріобрѣтается еще та выгода, что нѣтъ надобности держать верпъ въ готовности для завоза, а слѣдовательно, можно располагать запасными корабельными верпами, и класть ихъ вмѣсто одного, какъ это обыкновенно бываетъ, по два, гуськомъ; тогда даже при свѣжемъ вѣтрѣ, можно быть увѣреннымъ, что подобный верпъ не сдастъ и навѣрно выдержитъ столько же, сколько могутъ выдержать, взятые за него, два кабельтова, чего объ ординарномъ верпѣ сказать невозможно. Къ этому слѣдуетъ еще прибавить, что если ординарный верпъ сдалъ, то вмѣсто его слѣдуетъ положить другой— дѣло не легкое, при свѣжемъ вѣтрѣ и большомъ волненіи; но, допустивъ даже, что новый верпъ брошенъ чисто и удачно, и шпрингъ вновь вытянутъ, можно ли положиться, что этотъ верпъ выдержитъ и не будетъ сдавать подобно прежнему?

О снятіи съ мели кораблей. 1855 года.

Чтобы помощію парохода снять корабль съ мели, слѣдуетъ поступать слѣдующимъ образомъ:

Отъ корабля, въ разстояніи около 150-ти саженъ, по надлежащему отъ него направленію, пароходу слѣдуетъ бросить свой становой якорь; потомъ, вытравливая цѣпи, подойти заднимъ ходомъ сколько можно ближе къ кораблю, съ котораго взять и крѣпить перлинь, дабы во время работы держаться на желаемомъ мѣстѣ. Когда это сдѣлано, тогда брать съ корабля конецъ пеньковаго каната и его закрѣпить. Когда канатъ закрѣпленъ, бросить перлинь и дать тихій ходъ впередъ, повертывая цѣпь, а на кораблѣ травить канатъ. Когда осталось въ клюзѣ у парохода около 75 саженъ цѣпи, остановить машину, застопорить цѣпь и дать задній ходъ, который и продолжать, пока на кораблѣ, помощію шпиля, канатъ будетъ выбранъ втугую.

Когда все это готово, поднять на пароходѣ высокіе пары и приготовить шпиль; потомъ, по данному сигналу, пустивъ машину въ полный ходъ, начать ходить на шпиляхъ на кораблѣ и на пароходѣ.

О буксировкѣ. 1855 года.

Колесному пароходу, назначенному для довольно продолжительнаго буксированія корабля, въ особенности при волненіи, слѣдуетъ брать два буксира, которые крѣпить на-крестъ, за передніе битеньги, т. е. лѣвый кабельтовъ крѣпить съ правой, а правый кабельтовъ съ лѣвой стороны, для того, чтобы не раздергивать бока парохода.

Крѣпить-же кабельтовы на кожухахъ не совсѣмъ хорошо: это будетъ раздергивать самые кожухи.

Подобныя приготовленія требуютъ, однако, довольно времени, и поэтому полагаю, лучше всего буксировать корабль однимъ толстымъ буксиромъ, подаваемымъ съ парохода и ходящимъ на большомъ коушѣ, по стропкѣ, взятой вокругъ кормы (*).

(*) Стропку эту сдѣлать изъ вантъ-троса въ 12 д. съ большими огонами съ обоихъ концовъ, которые надѣть съ обѣихъ сторонъ на кормовыя полярсы.

Такого буксира въ 15 д. достаточно имѣть на пароходѣ 50 саженъ. Къ нему приплеснивается конецъ въ 4 дюйма и длиною 20 саженъ, а къ этому, тросъ 100 саженъ въ $2^1/_2$ дюйма; къ послѣднему же, еще 50 саженъ дипъ-лотлиня, на концѣ котораго маленькое ядро, обшитое кожею (гирька).

Дабы подавать этотъ буксиръ, надлежитъ кораблю лечь въ дрейфъ, преимущественно съ форъ и гротъ марселями на стеньгѣ, со съуженнымъ кливеромъ и поставленною бизанью; когда корабль остановится, пароходу слѣдуетъ подходить къ навѣтренному гака-борту, наискось корабля и имѣть на кожухѣ лотлинь съ гирькой, обнесенный вокругъ вантъ и шлюпочныхъ боканцевъ; проходя ютъ корабля бросить на него гирьку съ лотлинемъ, который будучи соединенъ съ тросами, имѣетъ въ совокупности достаточную длину, чтобы дозволить пароходу описать необходимую дугу и стать впереди корабля, пока тамъ лотлинь переносится въ навѣтренный клюзъ, въ который потомъ и выбирается кабельтовъ въ потребной отъ парохода длинѣ, смотря по состоянію моря. Закрѣпивъ на кораблѣ кабельтовъ, надо тотчасъ заняться укладкою тросовъ, дабы, при внезапной отдачѣ буксира, они свободно, вслѣдъ за симъ, могли быть выпускаемы за бортъ.

О дурномъ управленіи гребными судами при входѣ ихъ въ гавань. Мая 13-го дня 1856 года.

Вчерашняго числа замѣчено мною, что катеръ съ одного изъ кораблей, вошедши подъ всѣми парусами въ ворота Кронштадтской купеческой гавани, съ полнаго хода наткнулся на два конца, взятые за стѣнку, съ кормы большого купеческаго судна, причемъ, разумѣется, катеръ остановился, и фокъ-мачта его едва не сломалась. Послѣ этого, на катерѣ слышенъ былъ крикъ многихъ матросовъ: «давай ножъ, обрѣжь,—отдай конецъ и проч.» — но, изъ этого шума ничего не вышло, пока я самъ не приказалъ катеру срубить мачты и взять весла. Едва успѣлъ онъ это сдѣлать, какъ въ тѣ же ворота пролетѣлъ другой катеръ, нагруженный до нельзя на-

родомъ въ самой грязной одеждѣ, и тѣ же самые неморскіе пріемы опять повторились.

Чтобы впредь избѣгнуть подобныхъ случаевъ, прошу прочесть мои приказы, отданные въ кампаніи 1855 года, относящіеся до управленія шлюпками, и при томъ еще наблюдать, чтобы при отправленіи отъ борта, шлюпки были опрятны и все на нихъ аккуратное; иначе, ни къ чему полезному не поведетъ наше, такъ называемое, практическое плаваніе.

О просушкѣ вообще кабельтововъ и снастей. 1856 года. № 3.

На кабельтовы эти, равно какъ и на всѣ вообще промокшія снасти слѣдуетъ обращать большое вниманіе, и чѣмъ толще снасть, тѣмъ сбереженіе ея важнѣе, потому что отъ лопанія ихъ, непремѣнно могутъ воспослѣдовать гораздо важнѣйшія несчастія, нежели отъ лопанія тонкихъ; и поэтому, надлежитъ, не пропуская минуты совершенно просушивать эти снасти тотчасъ, какъ въ нихъ миновалась надобность.

Но гдѣ, напримѣръ, стоя на рейдѣ, или будучи подъ парусами, просушить два или три кабельтова, бывшихъ въ водѣ, положимъ нѣсколько дней сряду? На рострахъ, шканцахъ, или на ютѣ они мѣшаютъ всякой работѣ, мытью палубъ и проч., —поэтому то, обыкновенно они наматываются на свои вьюшки, и это, къ сожалѣнію, часто въ совершенно сыромъ состояніи; и какъ мнѣ не случилось еще, послѣ сдѣланныхъ уже трехъ рейсовъ съ дессантомъ, видѣть на отрядѣ, поднятыхъ выше сѣтокъ для просушки кабельтововъ, служившихъ буксирами, —то предписываю: ставъ на якорь тотчасъ по уборкѣ корабля, приступить къ надлежащей просушкѣ этихъ дорогихъ и важныхъ снастей, слѣдующимъ образомъ: разложить кабельтовы въ бухты, вдоль шканцевъ, по обѣимъ сторонамъ такъ, чтобы приподнявъ ихъ на гротъ и бизань сей-таляхъ, они помѣщались между мачтами. Въ этомъ положеніи, они не могутъ мѣшать ученію парусами и просушкѣ даже гротъ-триселя; въ морѣ же, вися на этомъ мѣстѣ, не помѣшаютъ ставить паруса, не болѣе, какъ этому мѣшаютъ бѣлье, подымаемое послѣ мытья, между этими же мачтами.

Ежели послѣ, или передъ подъемомъ для просушки кабельтововъ, пошелъ бы дождь, въ такомъ случаѣ, все таки ихъ поднять; потому что, во время дождя, имъ лучше висѣть на воздухѣ, нежели лежать на палубѣ, или въ рострахъ, гдѣ ихъ не продуваетъ.

Все вышесказанное относится также къ лопарямъ отъ сей и нокъ-талей, которыя, какъ дорогія и важныя снасти, можно было бы сберегать отъ вреднаго вліянія мокроты, гораздо болѣе, нежели но наше время это дѣлается, еслибъ для этого руководствоваться простымъ и дешевымъ средствомъ, введеннымъ на двухъ судахъ: на пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ», тому назадъ нѣсколько лѣтъ, и на кораблѣ «Выборгъ» въ нынѣшнемъ году.

О мытьѣ гребныхъ судовъ. 1856 года. № 4.

Полезно было-бы поставить непремѣннымъ правиломъ: никогда не мыть барказы или другія суда за кормою или вообще на водѣ, ибо подобное мытье не можетъ быть дѣйствительно потому, что количество воды, потребное, наприм., для мытья корабельнаго барказа, чисто-на-чисто, отъ банокъ до лимберbортовъ, трудно вычерпать и еще труднѣе вылить за бортъ; а поэтому, люди, боясь трудовъ, лѣнятся скачивать его, какъ слѣдуетъ. Что же касается до грязи, остающейся на днѣ барказа послѣ подобнаго рода мытья, то объ ней можно судить, наблюдая, сколько ея иногда вываливается разомъ, когда барказы во время подъема опрокидываются на свои мѣста на мостикахъ. Къ тому же, для мытья гребныхъ судовъ на водѣ, требуется въ 10 разъ больше времени и трудовъ. Для этого самое лучшее отдѣлять киль отъ воды на одинъ или два фута, барказы подъ нокъ-талями, а остальныя шлюпки подъ бокапцами, и прихвативъ рангоутъ и весла къ шлюпочнымъ талямъ фута на 4 отъ банокъ, открыть пробки и начать мытье.

Окончивъ мытье барказа внутри, весьма легко обмыть дно его съ другой шлюпки. Наши барказы, построенные кромкою

на кромку, такъ легки, что для отдѣленія ихъ отъ воды, на одинъ или два фута, не потребуется ни распорныхъ досокъ, ни отопливанія реевъ.

О ростерныхъ брезентахъ и чахлахъ для гребныхъ судовъ. 1856 года. № 6.

Надлежитъ озаботиться, чтобы на линейныхъ корабляхъ и фрегатахъ, тѣ брезенты, которыми на рострахъ, въ походѣ покрываются гребныя суда, были всѣ выкрашены; такъ какъ суда эти бываютъ видны, гораздо выше коечныхъ сѣтокъ. Нынѣ же употребляемые сѣраго цвѣта брезенты, раздувающіеся при свѣжемъ вѣтрѣ высоко надъ рострами, совершенно портятъ наружный видъ, даже самаго красиваго корабля; почему необходимо было бы ихъ превратить въ настоящіе чахлы, съ надлежащими приборами, какъ то: ликтросами и шхертами, дабы можно было по морскому ихъ зашнуровывать,—сохраняя тѣмъ, и подъ парусами, сколь возможно опрятный видъ корабля снаружи; такъ какъ въ морѣ, наблюдаютъ за ними иногда большое число знатоковъ, нежели при якорной стоянкѣ.

О дневальныхъ. Августа 5-го дня 1856 года.

Общее правило всѣхъ дневальныхъ на гребныхъ судахъ непремѣнно состоитъ въ томъ, чтобы, усѣвшись въ шлюпку, тотчасъ расположиться спать, что предписываю вывести изъ употребленія, а для отстраненія этой дурной привычки лучше завести такой порядокъ, чтобы дневальные, въ хорошую погоду, брали съ собою на шлюпку кое что изъ бѣлья или одежды для починки, и тѣмъ разгонять сонъ, или еще лучше, чтобы они занимались усовершенствованіемъ шлюпочнаго такелажа и проч., въ чемъ всегда предстоитъ надобность. Работы эти должны производиться по указанію офицера, которому поручено гребное судно. Поступая такимъ образомъ, суда приводились бы понемногу въ большой порядокъ, и тогда

вѣроятно г.г. мичмана и гардемарины перестали бы кататься вокругъ флагманскаго корабля съ неправильно основанными шкотами и на изнанку привязанными парусами и проч., какъ это иногда до сихъ поръ дѣлается.

О катаніи на шлюпкахъ въ кампаніяхъ 1858 и 1859 годовъ.

Прошу г.г. командировъ судовъ, не посылать гребныя суда свои кататься подъ парусами вблизи адмиральскаго фрегата пока не будутъ умѣть управляться шлюпками какъ слѣдуетъ; промахи же, сдѣланные г.г. офицерами или воспитанниками управляющими гребными судами, при большомъ отдаленіи отъ собственныхъ ихъ кораблей, не могутъ быть замѣчаемы, кромѣ какъ посторонними лицами, изъ чего воспослѣдуетъ: что катаніе такого рода не можетъ послужить въ пользу, ни молодымъ офицерамъ, ни командѣ. Приказавъ же шлюпкамъ кататься сначала около своихъ кораблей, всегда будетъ предстоять возможность наблюдать за ними и призывать ихъ къ борту дабы объяснять замѣчаемыя ошибки при управленіи оными.

О доставаніи верповъ въ кампаніяхъ 1858 и 1859 годовъ № 2.

При бросаніи стопъ-анкеровъ или верповъ—соблюдать: чтобы непремѣнно буйрепа надлежащей толщины были привязаны, за которые и доставать стопъ-анкера и верпы, а не за настоящіе кабельтовы взятые за рымъ; ибо, поднимая верпъ за кабельтовъ, теряется (какъ было 28 іюня) понапрасно время, а главное страдаютъ гребныя суда.

При томъ же легко еще случиться можетъ, если верпъ задѣнетъ за что либо, то его и вовсе нельзя будетъ поднять.

При поднятіи же верповъ, на гребныхъ судахъ вчерашняго числа порядочный шумъ отъ общаго трекалья оглашалъ рейдъ, и это отъ того, что слова: «разъ, два, три», обыкновенно повторяются всѣми нижними чинами на гребныхъ судахъ подымавшихъ верпы, тогда какъ слѣдуетъ слова эти произносить старшему на шлюпкѣ унтеръ-офицеру. Проще же всего производить эти моменты налеганія на буйрепъ —дудкою.

О салѣ въ лотахъ въ кампаніяхъ 1858 и 1859 годовъ № 6.

Предписываю г.г. командирамъ обучать воспитанниковъ, въ темнотѣ, безъ фонаря, положительно узнавать марки на диплотлиняхъ. При этомъ кстати замѣчу, что употребляемое у насъ во флотѣ правило набивать диплоты простымъ говяжьимъ саломъ, никуда не годится, потому что приставшій къ салу грунтъ худо виденъ, и притомъ пластинку съ грунтомъ трудно снимать аккуратно ножемъ, поэтому предписываю изготовлять сало для употребленія въ лотахъ слѣдующимъ образомъ, принятымъ во всѣхъ вообще націяхъ.

Въ кусокъ мягкой парусины, класть чистое сало, а еслибъ его не случилось, то разрѣзавъ нѣсколько сальныхъ свѣчь, вынуть изъ нихъ свѣтильни и посыпать немного мелко толченымъ мѣломъ, потомъ завернувъ въ парусину, поколачивать деревяннымъ мушкелемъ переворачивая парусину, безпрестанно держа ее въ лѣвой, а мушкель въ правой рукѣ, до тѣхъ поръ, пока изъ смѣси сала и мѣла не сдѣлается довольно твердый составъ, который не только отлично пристаетъ къ лоту, но и легко отдѣляется отъ него ножемъ для осмотра качества грунта и не таетъ въ каютѣ, буде обстоятельства бы его заставили тамъ на время хранить.

Въ теплыхъ климатахъ или даже въ нашихъ водахъ, когда погода очень теплая, лучше до употребленія состава хранить его въ ведрѣ съ водою.

О завозѣ верповъ. Августа 1-го дня 1858 года (*).

Въ приказахъ моихъ по эскадрѣ, отъ 29 Іюня 1858 года было уже замѣчено объ употребленіи у насъ во флотѣ дурной методы доставанія стопъ-анкеровъ и верповъ; къ этому прибавлю еще кое что о манерѣ, нынѣ существующей у насъ

(*) На кораблѣ «Гангутъ».

для отвоза и бросанія верповъ. Съ весьма рѣдкими исключеніями, это производится слѣдующимъ образомъ.

Получивъ приказаніе отъ капитана, старшій офицеръ посылаетъ на барказъ или катеръ однихъ гребцовъ и кладетъ въ него одинъ или два кабельтова, смотря по надобности. Кабельтовъ этотъ укладывается въ довольно большія бухты, постепенно уменьшающіяся по срединѣ (вмѣсто того, чтобы укладывать ихъ всѣ одной величины), и это обыкновенно позади загребной банки; верпъ вообще кладутъ какъ слѣдуетъ, т. е. вдоль судна, лапами за шпигель. Офицера же, для отвоза верпа, назначаютъ большею частію, только тогда, когда барказъ считаютъ готовымъ отвалить, и весьма рѣдко отдаютъ ему полныя, ясныя приказанія на шканцахъ, на ютѣ или у трапа, а большею частію только съ корабля, когда барказъ уже отвалилъ. Когда же офицеръ съ барказомъ приблизится къ тому мѣсту, гдѣ по его соображеніямъ слѣдуетъ бросить верпъ, тогда то съ корабля ему начинаютъ кричать: «Куда вы поѣхали? Правая сильнѣе гресть! Такъ держать! Гребите обѣ, да посильнѣе! Правая легче! Табань правая!» и проч. и проч. и наконецъ, по прошествіи значительнаго, напрасно потеряннаго времени, съ корабля раздается окончательное приказаніе: «бросайте!» Вслѣдствіе полученныхъ множества такого рода приказаній, офицеръ съ радостію принимается исполнять послѣднее, т. е. кантовать и бросать свой верпъ, даже мало заботясь о томъ, куда въ это время смотритъ носъ барказа, или въ какомъ положеніи, въ разсужденіи корабля, ляжетъ штокъ отъ верпа; а такъ какъ часто на барказъ не сажаютъ ни одного человѣка, кромѣ комплекта гребцовъ, то половина веселъ во все это время остается безъ употребленія; остальными же дѣйствуютъ лѣниво, отъ чего и случается, что ежели не совершенный штиль, то барказъ бываетъ унесенъ довольно далеко отъ того мѣста, гдѣ по послѣднему съ корабля приказанію слѣдовало бросить верпъ.

Когда, наконецъ, верпъ брошенъ, гребцы лѣниво принимаются за весла, и это, какъ мнѣ всегда казалось, вслѣдствіе вкоренившейся во флотѣ привычки считать отвозы и достава-

ніе верповъ какими-то валовыми работами, дурное вліяніе которыхъ на военнаго матроса намъ всѣмъ извѣстно.

Но, наконецъ, не взирая на все вышесказанное, барказъ все таки начнетъ подвигаться къ кораблю, бросая само собою, за бортъ на пути своемъ вдвое больше кабельтова, чѣмъ бы нужно было, отъ чего обыкновенно бываютъ принуждены кричать о помощи, т. е. о подачѣ съ корабля другого кабельтова.

Когда офицеръ пристанетъ къ кораблю, ему нерѣдко дѣлаютъ замѣчаніе, не за непростительную его неповоротливость или медленность, замѣченную во всей операціи, но за то именно, что не прямо угадалъ то мѣсто, на которое слѣдовало бросить верпъ по соображеніямъ старшаго офицера, сдѣланнымъ, быть можетъ, спустя много времени, послѣ того, какъ барказъ отправился отъ борта. Излишнимъ считаю говорить, что замѣчанія этого рода ни съ чѣмъ не сообразны, потому что, въ самомъ дѣлѣ, довольно трудно кому-либо предугадывать или, такъ сказать, ловить перемѣняющіяся на кораблѣ распоряженія, передаваемыя, при томъ еще, весьма часто совершенно слабымъ голосомъ, безъ помощи даже рупора, и иногда на разстояніи 75 саж. отъ корабля въ несовсѣмъ тихую погоду.

Изъ всего сказаннаго объ этой методѣ, по большей части существующей (о чемъ могу свидѣтельствовать 36-ти лѣтнею практикою), кажется, явствуетъ, что вопреки всѣмъ разсужденіямъ, верпа никогда невозможно положить съ такою живостью или съ такимъ вѣрнымъ успѣхомъ, каковыми военныя суда должны отличаться отъ купеческихъ. О напрасно же потерянномъ времени, принадлежащемъ не намъ, а службѣ, также какъ и о другихъ подобныхъ неморскихъ пріемахъ, можно было бы еще много сказать; но я прекращу разборъ ихъ, и постараюсь вкратцѣ разсказать, какъ слѣдуетъ приниматься за дѣло, желая скоро и съ надлежащимъ успѣхомъ положить верпъ.

Старшій офицеръ, получивъ приказаніе для такой-то именно цѣли — завести верпъ, приказываетъ изготовить барказъ и одинъ изъ катеровъ, оба съ двойнымъ комплектомъ гребцовъ.

Ежели-же работу эту можно выполнить безъ барказа, то онъ прикажетъ готовить два катера. Если разстояніе, на которое нужно бросить верпъ, не велико, то надлежитъ класть на одинъ изъ катеровъ верпъ и одинъ кабельтовъ, занимаясь обѣими этими работами въ одно и тоже время. Если-же необходимо имѣть два кабельтова, то второй должно класть въ другой катеръ, одновременно съ изготовленіемъ перваго, съ верпомъ и его кабельтовомъ.

Когда въ катеръ, въ который назначено положить верпъ, спущенъ будетъ конецъ отъ кабельтова, то должно взять его на носъ, оставляя отъ него конецъ около двухъ саженъ, а остальной разнести къ кормѣ, позади загребной банки, гдѣ и укладывать въ большія и совершенно между собою равныя бухты. Принявъ же конецъ отъ кабельтова на другой катеръ, слѣдуетъ его прямо весь уложить въ кормовой части, точно такимъ-же образомъ, такъ какъ имъ придется наставить кабельтовъ съ перваго катера.

Все это должно дѣлаться по росписанію и самимъ вахтеннымъ начальникомъ, не ожидая какихъ нибудь по этому особыхъ приказаній, а тотчасъ, какъ скоро велѣно будетъ изготовить верпъ съ двумя кабельтовами. Отдавъ приказаніе, объ изготовленіи катеровъ, старшій офицеръ, призываетъ къ себѣ офицера, которому онъ намѣренъ поручить отвозъ верпа и разсказываетъ ему въ подробности и не торопясь: для какой именно цѣли, на какое разстояніе и по какому направленію надлежитъ класть верпъ, а также въ какой клюзъ по возвращеніи къ кораблю слѣдуетъ подать кабельтовъ. Такъ какъ эти приказанія и совѣты вѣроятно переданы будутъ старшимъ офицеромъ гораздо раньше, чѣмъ даже начнется укладка кабельтововъ въ катера, то и офицеръ, получившій ихъ, поспѣетъ во время на тотъ катеръ, въ который надлежитъ класть верпъ и лично присматривать за укладкою въ оба катера, какъ кабельтововъ, такъ и верпа.

Когда все какъ слѣдуетъ уложено, тогда меньшій изъ двухъ катеровъ беретъ на буксиръ большій съ верпомъ и оба отваливаютъ, имѣя, какъ уже сказано, по два гребца на каждомъ

веслѣ, что на катерахъ моей постройки нисколько не стѣсняетъ греблю.

Въ это же время самъ старшій офицеръ корабля, или другой, къ которому онъ имѣетъ столько же довѣрія, какъ къ самому себѣ, отваливаетъ на вельботѣ и отправляется прямо къ тому мѣсту, гдѣ, по его соображеніямъ, слѣдуетъ класть верпъ; такъ какъ онъ доѣдетъ туда гораздо раньше катеровъ, то имѣетъ достаточно времени на пути сообразить всѣ обстоятельства безъ какихъ нибудь съ корабля криковъ.

Катера-же, съ помощью усиленной гребли, идутъ прямо къ вельботу, соединяя на пути концы отъ обоихъ кабельтововъ между собою скобами, буде таковыя имѣются, а въ противномъ случаѣ стыкомъ, стараясь однако, при дѣланіи стыка беречь ворсу больше, чѣмъ это обыкновенно водится. Подойдя къ вельботу, катера должны обогнуть его и выйти нѣсколько на вѣтеръ, потомъ спуститься такъ, чтобы штокъ отъ верпа былъ обращенъ къ кораблю, и на ходу бросать верпъ; тогда вельботъ возвращается на корабль и вслѣдъ за нимъ катера, подъ усиленною греблею, дабы на пути не сваливать за бортъ больше кабельтововъ, чѣмъ нужно. Нѣтъ сомнѣнія, что при распоряженіяхъ такого рода вся эта работа пойдетъ гораздо скорѣе, вѣрнѣе и даже веселѣе, чѣмъ при употребляемой понынѣ методѣ, и притомъ еще, безъ всякихъ напрасныхъ и непріятныхъ криковъ между кораблемъ и его гребными судами. Если-же для завоза достаточно имѣть только одинъ кабельтовъ, то все таки, для выигрыша времени, совѣтую поставить себѣ непремѣннымъ правиломъ: всегда помогать букспромъ тому изъ гребныхъ судовъ, на которомъ находятся верпъ и кабельтовъ, и кромѣ того, при свѣжемъ вѣтрѣ имѣть на обоихъ судахъ по два человѣка у каждаго весла.

Объ ошвартовливаніи судна, пришедши въ гавань. Декабрь—1860 года.

Входъ парового или парусного судна въ гавань, или приближеніе къ набережной, съ цѣлью ошвартовиться къ стѣнкѣ,

есть такой маневръ, за выполненіемъ котораго обыкновенно съ большимъ вниманіемъ слѣдятъ всѣ присутствующіе охотники до морского дѣла, потому что, слѣдя за нимъ, можно довольно вѣрно заключить какъ о распорядительности и искусствѣ командира и офицеровъ, такъ и о расторопности команды.

Идя съ моря, надобно разсмотрѣть число судовъ, стоящихъ въ гавани, замѣтить нѣтъ ли такихъ, которыя еще не ошвартовились и проч. Удостовѣрившись, что есть возможность войдти, нужно рѣшить вопросъ: ошвартовиться или нѣтъ?

Если ошвартовиться, то въ такомъ случаѣ слѣдуетъ:

1) Заранѣе закрѣпить паруса, выправить рангоутъ и убраться со снастями.

2) Достать наверхъ потребное число кабельтововъ и перлиней, какъ для подтягиванія, такъ и для ошвартовливанія. Доставать ихъ слѣдуетъ живо, съ обѣихъ сторонъ вдругъ, укладывая бухты противъ солнца, такъ, какъ это объяснено въ статьѣ моей (*), т. е. въ бухты, подобныя тѣмъ, въ которыя укладывается цѣпной канатъ передъ отдачею якоря.

3) Заранѣе изготовить необходимое число гребныхъ судовъ, съ обнесенными на нихъ съ носу концами, туда, куда именно по роду работы понадобится.

4) Если вѣтеръ очень свѣжъ, то лучше всего завозить кабельтовы помощью конца, отвезеннаго на берегъ, по которому шлюпка могла-бы тянуться, имѣя у себя въ небольшой бухтѣ части кабельтова или перлиня.

5) Конецъ этотъ укладывать заранѣе въ назначенную для сего шлюпку, и взять потомъ верхній конецъ отъ бухты въ тотъ клюзъ, снаружи судна, въ который придется подать кабельтовъ.

6) Если не нужна эта мѣра и погода позволяетъ отвезти перлинь на шлюпкѣ подъ веслами на берегъ, то, въ такомъ случаѣ слѣдуетъ укладывать перлиня на шлюпку заранѣе столько, сколько позволятъ шлюпочныя тали, продѣвъ сперва

(*) Въ статьѣ объ уборкѣ снастей.

перлинь въ тотъ клюзъ, въ которомъ придется тянуть кабельтовъ.

7) Когда все это будетъ сдѣлано, — разставить людей у шлюпочныхъ лопарей, а гребцовъ имѣть въ готовности.

8) Если мѣстность требуетъ отвозить верпъ, въ такомъ случаѣ его поднять подъ фока-рей готовымъ къ спуску, привязавъ къ нему заранѣе кабельтовъ или перлинь.

Бросивъ якорь въ гавани, слѣдуетъ, какъ скоро совсѣмъ остановлена машина, въ ту-же минуту приступить къ спуску назначенныхъ въ работу гребныхъ судовъ, для отвоза верпа или концовъ, куда слѣдуетъ, имѣя при этомъ офицеровъ и гардемаринъ на тѣхъ мѣстахъ, куда они назначаются по росписанію.

Маневръ этотъ требуетъ навыка, и такъ какъ часто бываютъ такіе случаи, — въ особенности при свѣжемъ вѣтрѣ и тѣснотѣ,—что отъ малѣйшаго замедленія или промаха могутъ произойти аваріи (какъ напримѣръ въ Генуѣ, Палермо, Неаполѣ, Чивита-Веккіи и многихъ другихъ портахъ. Средиземнаго моря), то какъ мнѣ кажется, слѣдуетъ г-дамъ командирамъ усовершенствовать себя въ немъ, когда только для сего имѣется случай. У насъ это можетъ встрѣтиться въ одной Ревельской гавани; но я увѣренъ, что когда командирамъ придется совершить подобный маневръ за границею и притомъ еще въ присутствіи многихъ иностранныхъ военныхъ судовъ, то они съ благодарностью вспомнятъ мой совѣтъ.

Я говорилъ уже, что наблюдая со стороны за работою на суднѣ, когда оно, вошедъ въ гавань, ошвартовливается, можно сдѣлать довольно вѣрныя заключенія о порядкѣ, существующемъ на этомъ суднѣ; о многомъ можно даже заключить, осматривая въ подробности самые швартовы у совсѣмъ ошвартовившагося судна.

Что можетъ быть непріятнѣе и какое можно сдѣлать заключеніе, если увидишь, напримѣръ, швартовы взятые за палы безъ всякаго клетня и съ кое какъ положенными найтовами и закрѣпленные притомъ еще за палы вплотную къ землѣ; или, если увидишь, что на швартовахъ, проходящихъ въ клюзахъ и туго на туго выдраенныхъ, не положено ничего, чтобы ихъ

предохранить отъ тренія, а если для сего и имѣются шпигованные маты, то отъ нихъ не только углы, а иногда и цѣльныя половины висятъ за бортомъ съ раздувающимися по волѣ вѣтра штертиками; или, если, какъ напримѣръ въ Ревельской гавани, суда ошвартовлены къ стѣнкѣ съ такимъ числомъ запутанныхъ кабельтововъ и перлиней, что въ случаѣ нужды, нѣтъ никакой возможности ихъ между собою уравнять.

Но возвращуся къ швартовамъ.

Ошвартовившись совсѣмъ, надобно послать на берегъ положить марки на швартовы, и потомъ, смотря по силѣ вѣтра, отдавать съ пала по одному только швартову заразъ и, въ одно и то же время, на тотъ же швартовъ положить, около клюза, такія же марки.

Отдавъ кабельтовъ съ пала, слѣдуетъ его немного выбрать во внутрь судна, и между положенными на немъ марками класть втугую клетень изъ сарвиня, который помазать саломъ, а на берегу, отъ марки до марки на швартовѣ положить клетень изъ старой парусины, прихватывая ее полушлагами, каболками, или лучше, шкимушгаромъ.

Когда все это сдѣлано, тогда взять кабельтовъ аккуратно вокругъ пала, сколько было прежде шлаговъ, отъ земли дюймовъ на 6-ть и положивъ найтовы безъ сосулекъ или швабръ, выдраить швартовъ, разсчитывая такъ, чтобы сарвинь входилъ въ клюзъ, не попортивъ своихъ шлаговъ.

Некрашеная и часто грязная, или сѣрая клетневина, не совсѣмъ красива, и притомъ же не можетъ сберегать швартовы отъ мокроты, что довольно важно въ тепломъ климатѣ, стоя долгое время ошвартовавшись; поэтому лучше всего имѣть нарочно для сего пригототовленные, высмоленные, довольно длинные парусинные куски, шириною не болѣе 6 дюймъ, и ихъ беречь намотанными въ клубкахъ.

Найтовы на стѣнкѣ должны быть изъ смоленаго троса, дюйма въ $2^1/_2$, аккуратно обдѣланные, а не употреблять для сего, какъ часто водится, невзрачныя каболки, кое-какъ намотанныя.

Если теперь сравнимъ предлагаемый мною способъ швар-

товиться со способомъ, всѣми употребляемымъ, то увидимъ слѣдующія преимущества перваго предъ послѣднимъ.

При моемъ способѣ сарвинь мало можетъ страдать въ клюзѣ, даже при качкѣ, бывъ надлежащимъ образомъ смазанъ саломъ, и поэтому сарвини эти, бывъ высушены и сданы на храненіе, будутъ служить весьма долго.

Смоленая парусина, разрѣзанная на длинныя, узкія полоски и употребляемая для клетня, также мало страдаетъ; и если передъ тѣмъ, какъ убираются кабельтовы, ее снять и скатать въ клубки, то она также можетъ долго служить.

Тоже самое можно сказать о найтовахъ, нарочно приготовленныхъ для употребленія около паловъ; ихъ слѣдуетъ хранить у шкипера вмѣстѣ съ сарвинями и парусиною, готовыми для первой надобности.

Изъ этого видно, что для ошвартовливанія ненужно расходовать никакого матеріала, кромѣ постояннаго, разъ уже заведеннаго, какъ сказано выше; но нужно взять въ разсчетъ еще и то, сколько выиграютъ и самые дорогіе кабельтовы, которые, безъ такихъ мѣръ, весьма скоро пришли-бы въ негодность.

Еще разъ повторяю, что все это можетъ считаться пустяками; но прошу повѣрить, что тотъ, кто будетъ поступать иначе, не пріобрѣтетъ репутаціи моряка, и о томъ суднѣ, на которомъ это дѣлается инымъ образомъ, не будутъ имѣть высокихъ понятій.

О повтореніи командныхъ словъ. Іюнь — 1861 годъ.

Полезно было бы положить правиломъ, чтобъ рулевые, или штурманскій офицеръ, находящійся у штурвала, на командныя слова вахтеннаго начальника, или капитана: *«лѣво»* или *«право руля»*, не отвѣчали бы *«есть»*. Очень часто, когда командуютъ *«лѣво руля»*, рулевые отвѣтивъ *«есть»* кладутъ руля вправо, и наоборотъ, въ ночное время подобная ошибка можетъ имѣть непріятныя послѣдствія. Кромѣ того, метода всегда безъ исключенія отвѣчать только «есть», часто поведетъ къ излишнимъ вопросамъ, всегда непріятнымъ.

Взамѣнъ существующей нынѣ методѣ предлагаются при семъ командныя слова, равно и тѣ отвѣты, которые слѣдуетъ давать со штурвала, старшимъ рулевымъ, или штурманскимъ офицерамъ, находящимся для наблюденія за управленіемъ рулемъ.

Командныя слова, касающіяся до управленія рулемъ.

1) Лѣво два шлага.

2) Лѣво потихоньку.

3) Лѣво руля.

4) Такъ держать.

5) Видишь ли судно?

6) Править лѣвѣе судна.

7) Держать румбъ вправо.

8) Держать румбъ лѣвѣе.

(При томъ же румбѣ).

Слова, которыя громкимъ отрывистымъ голосомъ должны быть произносимы старшимъ у руля.

1) Лѣво два шлага.

2) Лѣво, потихоньку.

3) Лѣво руля.

4) Такъ держать.

5) Вижу или не вижу.

6) Править лѣвѣе судна.

7) Держать румбъ вправо; но, пришедши на румбъ, тотчасъ: «на румбѣ, на такомъ то», наприм. правили на WNW и скомандовали *«держать румбъ вправо»*, то, когда пришелъ на новый румбъ, кричать: «на румбѣ NWtW».

8) Держать румбъ лѣвѣе.

«На румбѣ WtN». И это повторять, пока отъ командующаго не получится отвѣтъ «хорошо!»

Такъ какъ всякая попытка ввести во флотѣ что нибудь новое, противное закоренѣлымъ обычаямъ или привычкамъ, какъ бы дурны послѣднія не были, всегда требовала и будетъ требовать большаго терпѣнія и настойчивости со стороны старшихъ, и такъ какъ начать учить г.г. офицеровъ или нижнихъ чиновъ въ то время, когда потребуется вѣрное выполненіе самаго дѣла, не всегда удобно, — поэтому необходимо,

чтобъ г.г. командиры предварительно обучили всѣхъ г.г. вахтенныхъ начальниковъ, штурманскихъ офицеровъ и кондукторовъ, подъ собственнымъ присмотромъ, исправно исполнять вышесказанное.

Не лишнимъ считаю присовокупить, что хотя отвѣты эти кажутся очень просты, для выполненія, но на опытѣ я нашелъ довольно затруднительнымъ, и на лодкѣ «Стерлядь» мнѣ разъ пришлось въ темную ночь возиться съ этимъ до самаго разсвѣта, потому что получалъ въ отвѣтъ,— не повтореніе командныхъ словъ, а всегда старое «есть».

Еще можно прибавить, что въ характерѣ большей части нашихъ матросовъ есть суетливость, у нихъ нѣтъ того спокойствія, какое характеризуетъ моряковъ сѣверныхъ націй; поэтому, наши матросы, подобно французамъ, часто, услышавъ возлѣ себя громкія отрывистыя слова; *право на бортъ*, кладутъ *лѣво*; въ этомъ мы ежедневно можемъ удостовѣряться, на гребныхъ судахъ (по крайней мѣрѣ это часто происходитъ на моемъ катерѣ, хотя рулевой на немъ довольно опытный). Вообще наши рулевые, суетясь, весьма часто отвѣчаютъ *есть*, не будучи навѣрное убѣждены, что скомандовано: *право*, или *лѣво*, ибо звукъ обоихъ словъ оканчивается одинаково на во, и ихъ чрезвычайно трудно различить, въ особенности съ мостиковъ на паровыхъ судахъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ.

Подобную ошибку, рулевого въ темную ночь, невозможно замѣтить, ранѣе того, какъ уже корабль значительно покатился въ противную сторону отъ желаемой; а остановить же ошибку, иногда, можетъ быть и поздно. Но когда мы сами услышимъ отъ рулеваго повтореніе нашихъ словъ, и потомъ еще слова: *на румбѣ*, *на такомъ то*, тогда можно быть совершенно спокойнымъ.

Подобная метода отвѣчать на командныя слова употреблялась на отрядѣ въ 1859 году подъ моимъ флагомъ

Капитанъ 1 го ранга С. И. Мофетъ (*).

Въ 1845 году. № 9.

Къ сожалѣнію моему, я замѣтилъ, что въ продолженіи кампаніи, г.г. офицеры, въ веденіи которыхъ находятся гребныя суда, вовсе почти ими не занимались и шлюпки находились всегда въ самомъ жалкомъ состояніи: неопрятны, ободраны, рангоутъ и вооруженіе на нихъ худо пригнанъ, какъ унтеръ-офицеры, такъ и гребцы почти не пріучены къ дѣйствію на гребныхъ судахъ. Гребцы гребутъ вяло. Поставляя все это на видъ г.г. офицеровъ, прошу неупустительно въ свободное время заниматься своими гребными судами. Всякому моряку извѣстно, что по гребнымъ судамъ, заключаютъ объ исправности и самого судна, потому очень прискорбно будетъ, если старанія г.г. офицеровъ о приведеніи всего на кораблѣ въ должный порядокъ, уничтожено будетъ въ глазахъ опытныхъ моряковъ—безпорядкомъ гребныхъ судовъ. Для руководства, при семъ прилагаю примѣрные описанія исправнаго гребнаго судна:

1) Всегдашнее подкрашиваніе и частая окраска гребнаго судна, не есть доказательство исправнаго судна, но напротивъ служитъ явнымъ доказательствомъ, что нечистота и неисправность замазывается кое-какъ кистью и этимъ помогаетъ пачкать людямъ свои платья.

2) Гребное судно должно быть всегда чисто вымыто, какъ то: весла, мачты и банки,—камеьями съ пескомъ; всѣ окрашенные мѣста обмыты стирками и на сухо обтерты.

3) Всѣ весла должны быть обшиты исправно кожею и хорошо пригнаны по банкамъ, на отпорныхъ крючкахъ, имѣть на концахъ головки, паруса всегда чисто вымыты, всѣ

(*) Командиръ корабля Ингерманландъ.

стропки, раксбугели исправно обшиты кожею и хорошо пригнаны, всѣ блочки чисто выскоблены, фалы и шкоты исправны, крѣпительные планки твердо укрѣплены и на своихъ мѣстахъ, тентъ чистъ и тентовыя стойки въ исправности.

4) Въ носу гребного судна имѣть исправный фалень, у каждой уключины на штертахъ продолговатые парусинные кранцы, около фута длиною и двухъ или трехъ дюймовъ толщины въ діаметрѣ.

5) Въ каждомъ гребномъ суднѣ, имѣть чисто выкрашенное ведро и лейку, исправный топоръ, и маленькую кису съ сигнальными флагами и съ запасными блочками.

6) Орудіе, принадлежащее гребному судну, со всею принадлежностью станка и плацъ-формою, должно быть въ совершенной исправности и хранится въ мѣстѣ назначенномъ капитанъ-лейтенантомъ и по первому востребованію, должно быть немедленно поставлено на шлюпку.

7) Подъ каждой банкой имѣть скобки или стропки для подвѣшиванія ружей, принадлежащихъ гребцамъ.

8) При обученіи гребцовъ греблѣ, наблюдать слѣдующее: отваливая отъ борта, всѣмъ гребцамъ сидѣть, кромѣ двухъ баковыхъ, которымъ стоять, но только не на банкахъ и держа крючья въ рукахъ, тянуться по ахтеръ-тову или по концу впередъ, стараясь по возможности дать наибольшій ходъ шлюпкѣ, передавая ахтеръ-товъ рука по руку съ носу на корму; рулевой же въ это время, кладя руль на бортъ, отталкиваетъ шлюпку маленькимъ крюкомъ. При бросаніи веселъ на воду, всегда прежде лопастями до воды, а потомъ уже спустить вальки въ уключины. Гресть всегда сильно, заносить весло во всю уключину и отнюдь не дозволять заносить медленно.

9) При постановкѣ и уборкѣ парусовъ на шлюпкѣ, пріучать людей все дѣлать сидя; приставая къ кораблю противъ вѣтра, всегда прежде убирать фокъ, а потомъ гротъ.

10) Наблюдать, чтобы всѣ стропы, распорныя доски, для подъема гребнаго судна, были бы въ должной исправности и по возможности придумывать и пріискивать удобнѣйшій способъ для прилаживанія означенныхъ вещей, испрашивая на

то дозволенія у капитанъ-лейтенанта въ удобное время испытать вновь выдуманный способъ.

11) Всякій разъ г.г. офицеры обязаны, когда ввѣренные имъ гребныя суда подняты на бокапцы или ростры, — осмотрѣть ихъ и если что понадобится исправить или выкрасить, то немедленно испрашивать на то дозволенія у капитанъ-лейтенанта.

12) Такъ какъ одежда у гребцовъ должна быть всегда чиста и опрятна, то офицеръ, завѣдывающій гребнымъ судномъ, долженъ озаботиться, чтобы бѣлье у гребцовъ было чисто вымыто, для чего испрашивать у капитанъ-лейтенанта время для мытья бѣлья.

Командующаго эскадрою судовъ Черноморскаго флота Вице-адмирала П. С. Нахимова.

Октября 10-го дня 1853 года, № 1.

Въ дополненіе копіи съ предписанія ко мнѣ, объявленной мною командирамъ, я нахожу нужнымъ предложить имъ по выходѣ въ море зарядить всѣ орудія ядрами за исключеніемъ нѣсколькихъ въ оперъ-декѣ для сигналовъ, при ученіяхъ орудія непремѣнно заряжать, къ ночи или даже днемъ въ туманное время послѣ ученія непремѣнно зарядить, разложить въ ящики, развѣшенные по бортамъ между орудіями по 2 боевыхъ картуза съ порохомъ, за исключеніемъ лазаретовъ и около камбуза, и за ними артиллерійскимъ офицерамъ имѣть самый бдительный надзоръ, ударныя трубки разложить по лядункамъ сколько можетъ понадобиться для дѣла, ружейные патроны имѣть подъ рукой, такъ чтобы при тревогѣ легко было ихъ раздать стрѣлковой и абордажной партіямъ, абордажное оружіе имѣть отпущеннымъ и въ совершенной готовности, имѣть постоянно часовыхъ на салингахъ и о всякомъ показавшемся суднѣ немедленно извѣщать адмирала, при встрѣчѣ съ турецкими военными судами первый непріязненный выстрѣлъ долженъ быть на то судно или суда, которыя на это покажутся, должны быть немедленно уничтожены.

Въ заключеніе я долженъ сказать, что имѣя таковой отрядъ подъ командой, мнѣ ничего болѣе не остается желать, какъ скорѣйшаго разрыва со стороны Россіи съ Турціею и тогда я убѣжденъ, что каждый изъ насъ исполнитъ свое дѣло.

Ноября 3-го дня 1853 года. № 152.

Не имѣя возможности за крѣпкимъ вѣтромъ и при большомъ волненіи два дня, передать на суда ввѣреннаго мнѣ отряда копіи съ манифеста объ объявленіи войны Турціи, — я передаю ихъ теперь.

Предлагаю Г.г. командирамъ судовъ приказать священникамъ прочесть манифестъ при собраніи офицеровъ и команды. Имѣя извѣстіе, что турецкій флотъ вышелъ въ море въ намѣреніи занять принадлежащій намъ портъ Сухумъ-Кале (за поисками котораго отправленъ изъ Севастополя съ 6 кораблями Генералъ-Адъютантъ Корниловъ) намѣреніе непріятеля не можетъ иначе исполниться, какъ пройдя мимо насъ, или давъ намъ сраженіе, въ первомъ случаѣ я надѣюсь на бдительный надзоръ Г.г. командировъ и офицеровъ,—во второмъ съ Божіею помощью и увѣренностью въ своихъ командирахъ и офицерахъ и командахъ, я надѣюсь съ честію принять сраженіе и недопустить непріятеля исполнить свое дерзкое намѣреніе. Не распространяясь въ наставленіяхъ, я выскажу свою мысль, что по мнѣнію моему въ морскомъ дѣлѣ близкое разстояніе отъ непріятеля и взаимная помощь другъ другу есть лучшая тактика.

Ноября 3-го дня 1853 года. № 153/а.

1.

Получивъ повелѣніе начать военныя дѣйствія противъ военныхъ турецкихъ судовъ, я считаю нужнымъ предувѣдомить командировъ судовъ ввѣреннаго мнѣ отряда, что въ случаѣ встрѣчи съ непріятелемъ, превышающимъ насъ въ силахъ, я аттакую его, будучи совершенно увѣренъ, что каждый изъ насъ сдѣлаетъ свое дѣло; но вмѣстѣ съ тѣмъ совѣтую командирамъ при аттакѣ непріятеля на близкой дистанціи послѣ первыхъ прицѣльныхъ выстрѣловъ, когда непріятель и мы покроемся дымомъ, палить горизонтально, для чего необходимо имѣть на пушечныхъ клиньяхъ градусы, посредствомъ которыхъ при кренѣ корабля орудія можно поставить въ это положеніе. А такъ какъ подобныхъ градусовъ на клиньяхъ я не замѣчалъ на многихъ судахъ, то и прошу командировъ, у кого это не сдѣлано въ гавани, квадрантомъ сдѣлать теперь подъ парусами слѣдующимъ образомъ: въ первый ровный брамсельный вѣтеръ безъ зыби, при общемъ ученіи у пушекъ,

поставивъ прицѣлы на нуль, всѣ орудія обоихъ бортовъ навести на видимый горизонтъ и замѣтить въ тоже время кренъ корабля, потомъ по подушкѣ и клину провести мѣломъ вертикальную черту, такимъ образомъ проведенная черта на подушкѣ будетъ указателемъ, а на клинѣ черта будетъ соотвѣтствовать числу градусовъ крена корабля. На поворотѣ на другой галсъ навести также всѣ орудія (прицѣльную ихъ линію) на горизонтъ и замѣтить кренъ, а потомъ имѣющуюся на подушкѣ черту указателя продолжать вверхъ по клину, этимъ обозначитъ другая черта на нуль, соотвѣтствующая градусу крена на другую сторону.

Послѣ этого нетрудно расчертить клинъ на градусы; положимъ напримѣръ, что кренъ корабля на одинъ галсъ былъ $3^1/_2$ градуса, на другой $4^1/_2$, промежутокъ между чертами клина былъ въ 11 дюймовъ, явно, что каждый градусъ клина равенъ будетъ $\left(\frac{11}{3^1/_2 + 4^1/_4}\right)$ или 1.42 дюйма; теперь если отъ черты $3^1/_2$ градусовъ по направленію къ другой чертѣ отложить величину полградуса, или 0.71 дюйма, то обозначается точка 3 градусовъ; а отъ ней если отложить въ ту же сторону равныя части въ 1.42 дюйма, то обозначится точка двухъ одного нуля одного двухъ и пр. градусовъ до другой черты и далѣе и замѣтимъ; градусы готовы, слѣдуетъ только очертить ихъ бѣлой краской для употребленія ихъ въ нужныхъ случаяхъ.

2.

При сраженіи прошу командировъ судовъ, введенныхъ въ дѣло, наиперве озаботиться имѣть на гротъ-марсѣ или салингѣ офицера для наблюденія за движеніемъ судовъ. Онъ, находясь внѣ дыма, можетъ видѣть направленіе своихъ выстрѣловъ и если они по положенію корабля при батальномъ огнѣ идутъ мимо своего назначенія, тотчасъ даетъ знать на шханцы и тамъ измѣняютъ курсъ или бьютъ дробь; Офицеръ этотъ наблюдаетъ адмиральскіе сигналы и сообщаетъ ихъ на шханцы.

Ноября 17-го дня 1853 года. № 157.

Располагая при первомъ удобномъ случаѣ атаковать непріятеля, стоящаго въ Синопѣ, прошу принять слѣдующее: 1) при входѣ на рейдъ, бросать лоты, ибо можетъ случиться, что непріятель перейдетъ на мелководіе и тогда встать по возможности на близкое разстояніе, но на глубинѣ не менѣе 10 саженъ.

2) Имѣть шпринги или завозы на обоихъ якоряхъ.

3) Передъ входомъ въ Синопъ, если позволитъ погода, для сбереженія гребныхъ судовъ, на рострахъ, я сдѣлаю сигналъ спустить ихъ, и держать у борта на противуположной сторонѣ, имѣя на всякій случай кабельтовы и верпы.

4) При атакѣ имѣть осторожность не палить даромъ, по тѣмъ судамъ, кои спустятъ флаги, посылать же для овладѣнія не иначе, какъ по сигналу адмирала.

5) Нынѣ же осмотрѣть заклепки у цѣпей, на случай надобности расклепать ихъ.

6) Открыть огонь по непріятелю по второму выстрѣлу отъ адмирала, если передъ тѣмъ со стороны непріятеля, не будетъ никакого сопротивленія нашему на него наступленію, въ противномъ случаѣ, палить какъ кому возможно.

7) Ставъ на якорь и уладивъ шпрингъ, первые выстрѣлы должны быть прицѣльны, при этомъ хорошо, замѣтить положеніе пушечнаго клина на подушкѣ мѣломъ для того, что послѣ въ дыму не будетъ видно непріятеля, а нужно поддерживать быстрый батальный т. е. зальповой огонь.

8) Атакуя непріятеля на якорѣ, хорошо имѣть, какъ и подъ парусами, одного офицера на гротъ-марсѣ или салингѣ, для наблюденія, при зальпахъ, за направленіемъ своихъ выстрѣловъ и сообщать о томъ на шханцы для направленія шпринга.

9) Фрегатъ «Кагулъ» и «Кулевчи», во время дѣйствія, оставаться подъ парусами для наблюденія за непріятельскими пароходами, которые безъ сомнѣнья вступятъ подъ пары и будутъ вредить нашимъ судамъ по своему выбору.

Завязавъ дѣло съ непріятельскими судами, стараться по возможности не вредить консульскимъ домамъ на которыхъ будутъ подняты національные флаги, въ заключеніе выскажу, что при обстоятельствахъ, нѣкоторыя наставленія, могутъ затруднять командира, знающаго свое дѣло, а потому предоставляю каждому совершенно независимо дѣйствовать по своему усмотрѣнію.

Государь и Россія, ожидаютъ славныхъ подвиговъ отъ Черноморскаго флота.

Ноября 23-го дня 1853 года. № 157 — II.

Истребленіе турецкаго флота въ Синопѣ эскадрою, состоящею подъ начальствомъ моимъ, не можетъ не оставить славной страницы въ исторіи Черноморскаго флота. Изъявляю душевную мою признательность второму флагману какъ главному моему помощнику и который идя передовымъ въ своей колонѣ такъ неустрашимо велъ ее въ бой. Г.г. командирамъ кораблей и фрегатовъ за хладнокровное и точное постановленіе своихъ судовъ по данной диспозиціи во время сильнаго непріятельскаго огня, равно и за непоколебимую ихъ храбрость въ продолженіе самаго дѣла, обращаюсь съ признательностію къ офицерамъ за неустрашимое и точное исполненіе ихъ своего долга, благодарю команды, которыя дрались какъ львы. Затѣмъ мнѣ не остается ничего какъ исполнить свой пріятный долгъ донести Государю Императору какъ объ общемъ дѣлѣ, такъ и о дѣйствіи каждаго въ частности и ходатайствовать о наградахъ.

Ноября 23-го дня 1853 года. № 157—III.

Предлагаю завтрашняго числа на всѣхъ судахъ ввѣренной мнѣ эскадры въ 10 часовъ отслужить благодарственный молебенъ Господу Богу и потомъ ожидать моего прибытія на суда. Я хочу лично поздравить командировъ, офицеровъ и команды съ побѣдой и благодарить ихъ за благородное содѣй-

ствіе моимъ предположеніямъ и объявить, что съ такими подчиненными я съ гордостію встрѣчусь съ любымъ непріятельскимъ европейскимъ флотомъ.

Ноября 23-го дня 1853 года. № 157 –IV.

Пароходы, пришедшіе во время самаго сраженія съ генералъ-адъютантомъ Корниловымъ и съ начальникомъ пароходнаго отряда контръ-адмирала Панфиловымъ содѣйствовали весьма много къ послѣднему истребленію турецкаго флота. Окончательное же дѣйствіе пароходовъ выводъ флота изъ Синопа съ поврежденнымъ рангоутомъ при огромной зыби и вводъ его въ Севастополь выказали какъ глубокія свѣдѣнія флагмана, командировъ пароходовъ, такъ и готовность ихъ на всякій высокій подвигъ. Изъявляю имъ глубокую мою признательность за дѣйствіе ихъ; я буду ходатайствовать о наградахъ ихъ и прошу представить мнѣ офицеровъ, которые болѣе имъ содѣйствовали.

Главнаго Командира Кронштадтскаго порта Адмирала фонъ Г. И. Плятера.

Ноября 29-го дня 1853 года. № 459.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ сего числа удостоилъ меня рескриптомъ, слѣдующаго содержанія:

«Поручаю Вашему Высокопревосходительству передать моимъ сослуживцамъ въ Кронштадтѣ вѣсть объ истребленіи 18-го Ноября нашимъ Черноморскимъ флотомъ подъ флагомъ Вице-Адмирала Нахимова Турецкой эскадры при Синопѣ. Бой продолжался 2 ч. 40 м. Турецкая эскадра состоявшая изъ семи фрегатовъ, одного шлюпа, двухъ корветовъ, одного парохода и нѣсколькихъ транспортныхъ судовъ вовсе уничтожена, такъ уничтожена что ничего нельзя было взять. Во время боя взлѣтело на воздухъ два судна, послѣ боя 3, остальные пошли ко дну.

«Адмиралъ Османъ-паша взятъ въ плѣнъ.

«Государь пожаловалъ Вице-Адмиралу Нахимову Георгія 2-й ст., Контръ-Адмиралу Новосильскому Георгія 3 ст. Вице-Адмиралу Корнилову Владиміра 2 ст., Командиры частью произведены, частію получили слѣдующія ордена, старшіе офицеры на всѣхъ судахъ Владиміра 4 ст. съ бантомъ, нижнимъ чинамъ въ роту по 10-ти георгіевскихъ крестовъ, всѣмъ участвовавшимъ въ бою годовой окладъ жалованья. У насъ убито: штурманскій прапорщикъ Высота и 37 нижнихъ чиновъ, ранено 7 офицеровъ и 230 нижнихъ чиновъ; взято въ плѣнъ около полутораста турокъ».

О таковомъ милостивомъ вниманіи Его Императорскаго Высочества къ своимъ сослуживцамъ Балтійскаго флота, я объявляю по ввѣренному мнѣ управленію.

Главнаго Командира Кронштадтскаго порта Вице-Адмирала Ѳ. М. Новосильскаго.

Января 14-го дня 1856 года. № 27.

Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу благоугодно, чтобы Г.г. флотскіе офицеры для усовершенствованія вообще въ артиллерійскомъ дѣлѣ, отъ котораго зависитъ весь успѣхъ войны на морѣ, первоначально ознакомили себя въ подробности съ существующими правилами артиллерійскаго ученья, не одними теоритическими познаніями, но и самымъ ходомъ занятій сего ученья: лично упражняясь практически дѣйствію изъ орудій, чтобы постигая весь трудъ этого занятія могли бы, безошибочно, на самомъ дѣлѣ, съ полною отчетностію, указать ходъ этихъ работъ нижнимъ чинамъ и справедливо оцѣнить усердіе однихъ и недостатокъ въономъ другихъ. Его Высочество надѣется, что при этомъ, столь важномъ, общемъ дѣлѣ Г.г. флотскіе офицеры выкажутъ обычное свое соревнованіе и усердіе и готовность выполнить желаніе Его Высочества, и не стѣсняясь этимъ занятіемъ, въ короткое время, готовы будутъ передать подчиненнымъ своимъ охоту и быстроту практическаго ученія изъ орудій.

Его Высочество отдавая это приказаніе изволилъ присовокупить, что Онъ съ особымъ удовольствіемъ смотрѣлъ ученье на практическихъ судахъ Англійскаго флота, при которыхъ, морскіе офицеры, въ присутствіи Его Высочества, выполняли съ отличнымъ успѣхомъ всѣ работы по дѣйствію изъ орудій.

Объявляя о таковой заботливости Его Высочества Государя Великаго Князя, имѣющаго единственную цѣль усовершенствовать флотскихъ офицеровъ на служебномъ поприщѣ, — я прошу Г.г. Начальниковъ флотскихъ Дивизій, подъ личными своими наблюденіями, и непосредственнымъ надзоромъ Г.г. Бригадныхъ командировъ, составить въ Дивизіяхъ практическое обученіе Г.г. офицерамъ у двухъ пушекъ на фрегатѣ Цесаревна, съ тѣмъ, чтобы каждый офицеръ, постепенно, ознакомясь съ правилами работъ при дѣйствіи изъ орудій

всѣхъ нумеровъ орудійной прислуги, вполнѣ постигъ до какой степени можно требовать отъ нижнихъ чиновъ проворства и смѣтливости при этомъ занятіи.

Для занятія офицеровъ Артиллерійскому ученью назначаются дни: для 1-й флотской Дивизіи Понедѣльникъ, Вторникъ и Среда, а для 2-й и 3-й Дивизіи Четвергъ, Пятница и Суббота; часы же для обученія предоставляется избрать Начальникамъ Дивизій, а равномѣрно предоставляется имъ избрать къ обученію свѣдующихъ изъ своихъ Дивизій офицеровъ. При всякомъ ученьи находиться одному изъ Бригадныхъ Командировъ.

При каждомъ назначеніи офицеровъ къ артиллерійскому ученью на фрегатѣ давать мнѣ запискою знать: а) кто именно будетъ назначенъ, б) въ какіе часы назначено ученье, с) кто будетъ обучать и д) кто изъ Бригадныхъ Командировъ будетъ присутствовать при ученіи. По окончаніи же ученья Бригадные Командиры обязаны доставлять мнѣ свѣдѣнія объ успѣхѣ занятій.

Начальника Практической Эскадры Балтійскаго моря Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Г. И. Бутакова I.

Іюня 19-го дня 1860 года. № 40.

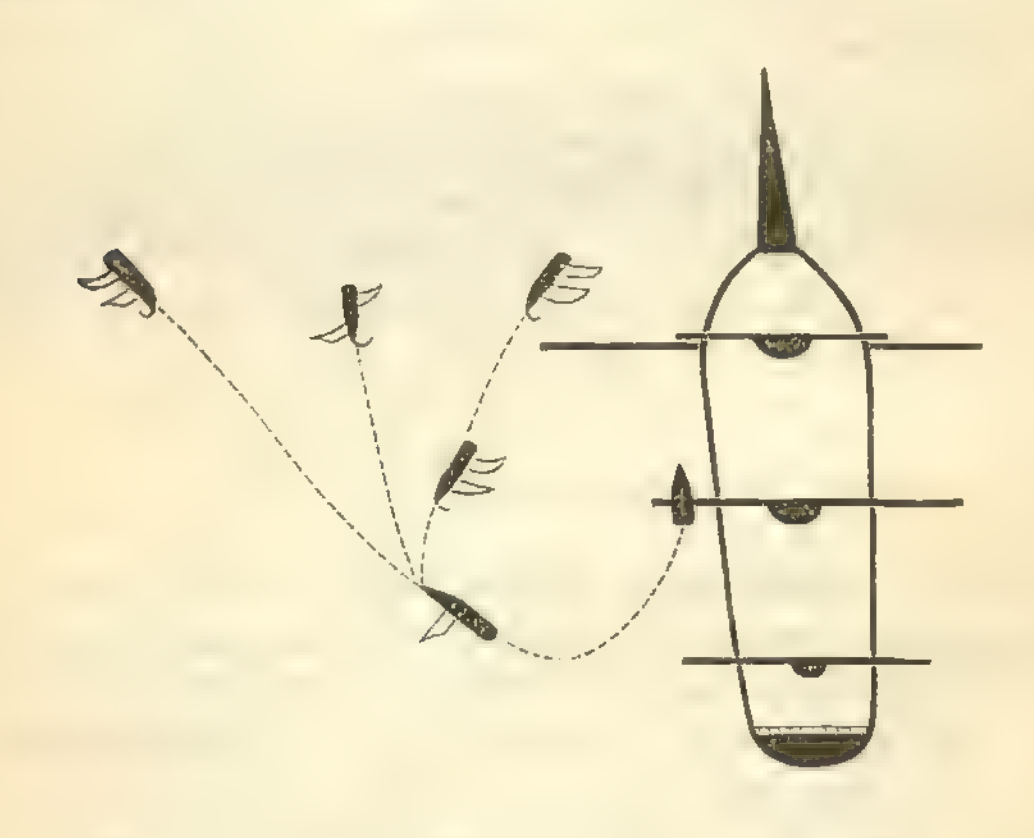
Государство тратитъ огромныя деньги на вооруженіе корабля, снабженіе его и содержаніе на берегу дорогихъ строеній и Администраціи единственно для того чтобъ въ данное время пустить хорошо ядро гдѣ надобность укажетъ, вѣрно пустить ядро можно лишь зная вѣрное разстояніе до непріятеля. Пробные выстрѣлы на удачу передъ боемъ производятъ на него невыгодное впечатлѣніе. Прошу Г.г. Командировъ назначить въ боевомъ росписаніи особаго офицера и кадетовъ, которыхъ обязанность должна исключительно состоять въ безпрерывномъ опредѣленіи разстояній до непріятельскихъ судовъ, и вообще прошу обратить особенное вниманіе на вѣрное измѣреніе оныхъ, упражняя въ этомъ всѣхъ кадетовъ возможно чаще посредствомъ измѣреній разстояній какъ до судовъ эскадры, такъ и другихъ въ отдаленіи плавающихъ.

Іюня 26-го дня 1860 года. № 45.

Прошу Г.г. Командировъ каждаго изъ судовъ практическаго отряда распорядиться раздѣлить находящихся у нихъ для компаніи воспитанниковъ Морскаго корпуса на нѣсколько частей и поручить каждую одному изъ Г.г. Начальниковъ вахтъ или другимъ офицерамъ по своему выбору въ томъ отношеніи что ему поставляется въ непремѣнную обязанность выучить каждаго изъ нихъ управлять шлюпками подъ парусами и приставать какъ подъ парусами, такъ и на веслахъ.

Считая, что во время вахты на якорѣ начальникъ оной всегда имѣетъ возможность послать шлюпку съ кадетомъ ѣздить вокругъ корабля, хотя бы съ половиннымъ числомъ гребцовъ, когда они подъ парусами, и можетъ поручить помощнику своему поѣхать съ кадетами для пріобученія ихъ. Я

буду ожидать, что въ скоромъ времени каждый изъ выбранныхъ для сего офицеровъ будетъ въ состояніи представить мнѣ каждаго изъ кадетовъ своей части ловко управляющимъ гребными судами подъ парусами и на веслахъ. При этомъ въ дополненіе къ приказу моему отъ 2 Іюля № 16, считаю полезнымъ обратить вниманіе Г.г. вахтенныхъ начальниковъ на пріученіе кадетовъ, когда они уже научатся вообще управляться шлюпкою способу приставанія съ полнаго вѣтра подъ однимъ заднимъ парусомъ срубивъ передъ тѣмъ переднюю мачту. Приложенный рисунокъ объясняетъ этотъ способъ, который очень часто можетъ быть полезенъ при разныхъ случаяхъ, а особенно въ крѣпкій вѣтеръ и хорошо изощряетъ глазомѣръ.



Іюня 28-го дня 1860 года. № 52.

Въ дополненіе къ приказу моему № 40 отъ 22 Іюня сего года, касательно измѣренія разстояній во время боя, прошу Г.г. Командировъ судовъ Практическаго Отряда, во избѣжаніе неудобства передавать въ батареи голосомъ насколько кабельтовъ слѣдуетъ поставить прицѣлы, завести на каждой сторонѣ каждой батареи на видномъ мѣстѣ по большому бѣ-

лому циферблату на подобіе часового круга, съ крупно-назначенными цифрами, подобно послѣднему, и приспособить чтобъ вымѣренныя до непріятеля разстоянія въ кабельтовахъ, могли легко передаваться измѣряющимъ оныя офицерамъ на батарейные циферблаты.

Способъ приспособленія этой передачи разстояній на батарейные циферблаты предоставляю усмотрѣнію Г.г. Командировъ съ тѣмъ, наилучшій изъ нихъ будетъ представленъ мною на утвержденіе Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, для введенія и окончательнаго испытанія на Учебномъ Артиллерійскомъ кораблѣ. Мнѣ кажется что либо въ родѣ машинныхъ телеграфовъ, устроены временно судовыми средствами, будетъ совершенно соотвѣтствовать цѣли для настоящей компаніи.

Іюня 29-го дня 1860 года. № 54.

Считая весьма важнымъ чтобъ нижніе чины командъ нашихъ въ возможно большемъ числѣ умѣли плавать, прошу г.г. Командировъ принять зависящія мѣры къ распространенію между ними этого полезнаго искусства, поручая умѣющимъ учить неплавающихъ и объявить сверхъ того, что я намѣренъ дѣлать состязаніе между лучшими пловцами, когда будутъ представляться къ тому удобные случаи.

Въ настоящее же время прошу представить мнѣ численность умѣющихъ плавать и пропорцію ихъ къ неплавающимъ.

Приказы Начальника эскадры броненосныхъ судовъ Вице-Адмирала Г. И. Бутакова 1.

Іюля 22-го дня 1867 года. № 19.

Слѣдя за движеніями мониторовъ по Транзундскому рейду, мнѣ ясно обозначилась одна особенность этихъ кораблей, которая, кажется, доселе не обратила на себя вниманія и потому не могла входить въ разсчеть при управленіи ими; именно: когда мониторъ идетъ хорошимъ ходомъ по данному

направленію, скажемъ для примѣра на SO, то онъ долго еще продолжаетъ нестись всѣмъ корпусомъ къ SO, хотя носъ его уже обращенъ рулемъ и дѣйствіемъ винта на SW, или даже W. Поступательное движеніе по новому направленію не вдругъ пересиливаетъ полученное прежде поступательное движеніе по старому. Такимъ образомъ, идя почти противъ вѣтра и положивъ руль на бортъ, мониторъ будетъ еще долго подвигаться всѣмъ лагомъ по направленію противъ вѣтра, когда носъ уже давно заворочепъ въ другое, такъ что дрейфъ его на вѣтеръ не скоро уничтожается. Идя по вѣтру, это свойство тяжелыхъ массъ должно конечно еще болѣе имѣть вліянія на движенія мониторовъ.

Я буду очень признателенъ всѣмъ моимъ сослуживцамъ, которые представятъ свои замѣчанія какъ касательно этого вопроса, заслуживающаго полной разработки, такъ и всякихъ подобныхъ или относящихся къ улучшеніямъ нашихъ судовъ разнородныхъ новыхъ типовъ и управленія ими или ихъ боевыми средствами.

Съ другой стороны, считаю нужнымъ предупредить г.г. командировъ, проходящихъ подъ кормою флагманскаго корабля, что при порывистомъ вѣтрѣ послѣдній не остается на мѣстѣ, а подается впередъ и назадъ при каждомъ уменьшеніи или увеличеніи порыва.

Такъ какъ при прохожденіи однихъ кораблей между другими, съ флагманскаго не всегда видны каждыя ихъ движенія, то всѣмъ тѣмъ кораблямъ, которыхъ коснется проходящій мимо, предлагаю тотчасъ поднять свои вымпела, а по отвѣтѣ съ флагманскаго—вымпела коснувшагося корабля.

Августа 4-го дня 1867 года. № 27.

Недавно кончился мѣсяцъ съ тѣхъ поръ, какъ броненосная эскадра ушла изъ Кронштадта, и теперь, съ прибытіемъ прекраснаго фрегата «Петропавловскъ» она въ полномъ составѣ. Оглядываясь назадъ на истекшее время, мы можемъ, мнѣ кажется, сказать себѣ, что оно не прошло безплодно. Мониторы прошли шкерами до Гангеудда и оттуда, въ крѣпкій

вѣтеръ, моремъ до Паркалаудда; послѣ чего шкерами назадъ въ Трапзундъ. Батарея «Нетронь-меня» и «Кремль» также посѣтили Гангеуддъ и прошли при этомъ шкерами сквозь Барезундскую тѣснину и къ Экнесу. Походъ этотъ показалъ мнѣ, что, когда у меня помощниками Адмиралы баронъ Таубе и Поповъ, нашимъ броненосцамъ можно многое предпринимать при командирахъ, которыми мы имѣемъ честь командовать.

Въ наше время войны будутъ внезапны, энергичны и недолговременны, а сраженія необычайно кратки. Поэтому, готовиться къ нимъ необходимо всегда, постоянно, неотлагательно, немедленно; готовиться къ тому получасу, для котораго мы, можно сказать, существуемъ и въ который намъ придется показать, что Россія содержитъ флотъ не безъ пользы.

Ежедневныя крейсерства мониторовъ по два посреди эскадры, проходя по очереди каждый интервалъ, или занятія циркуляціей, какъ я читалъ въ нашей единственной морской газетѣ—начали хорошо обозначать въ моихъ глазахъ свои результаты: то подробное, полное, всестороннее знакомство съ качествами своего корабля, безъ котораго нельзя управлять имъ сознательно, нѣкоторыми пріобрѣтено и пріобрѣтается большинствомъ. Соревнованіе въ глазахъ всей эскадры, побуждало въ началѣ нѣкоторыхъ командировъ, прежде полнаго знакомства съ этими качествами, рѣзать неосторожно подъ корму адмиральскаго корабля. Отчасти я былъ самъ тому причиною, ибо плававшіе прежде подъ моимъ начальствомъ, особенно съ канонерскими лодками въ 1861 и 1862 годахъ, помнили, а прочіе знали конечно, что я никогда никому не сдѣлалъ замѣчанія за разныя неизбѣжныя поврежденія, сдѣланныя кѣмъ либо себѣ или адмиральскому пароходу отъ бойкаго управленія, и даже, напротивъ, постоянно благодарилъ за это. Дѣйствительно, я всегда былъ радъ видѣть смѣлое управленіе судномъ, ибо оно служитъ нѣкоторымъ ручательствомъ, или обѣщаніемъ такого же управленія въ тотъ получасъ, о которомъ я упомянулъ выше. Теперешнія обстоятельства нашего плаванія, однако, разнятся отъ сказанныхъ годовъ въ томъ, что теперь у насъ уже болѣе нелегкія канонерскія лодки,

а броненосныя суда въ полторы тысячи тоновъ. Поэтому я не считаю уже себя вправѣ рисковать тѣми поврежденіями, которыя такія суда наносятъ при столкновеніи или когда задѣнутъ другихъ. Тамъ это могло стоить десятки или сотни рублей, здѣсь же дѣло сразу переходитъ на тысячи и больше. Чтобы, однако, намъ не лишиться этой отличной практики для глаза и нервовъ и продолжать пріобрѣтать то спокойное, увѣренное управленіе,—которымъ особенно отличается между командирами мониторовъ капитанъ-лейтенантъ Сѣрковъ, каждый разъ обрѣзающій «Смѣлаго» вплотную и ни разу не коснувшійся его,—я принужденъ прибѣгнуть къ новому средству. За кормою флагманскаго корабля будутъ находиться три горизонтальные шеста или рейка. Коснувшемуся перваго изъ нихъ, т. е. самаго высунутаго, будетъ дѣлаться сигналъ изъявляю свое удовольствіе. Кто пройдетъ тремя футами ближе къ кормѣ, тотъ коснется второго рейка и ему будетъ изъявлено особенное удовольствіе мое. Тотъ же корабль, который по недостатку еще глазомѣра, но по избытку желанія не отстать отъ другихъ, коснется третьяго рейка, находящагося въ трехъ футахъ отъ второго, къ сожалѣнію моему получитъ замѣчаніе, словесное или сигналомъ. Прибавлю однако, что я всегда возьму въ разсчетъ какъ именно распорядятся рулемъ въ томъ случаѣ, когда перейдутъ оба рейка удовольствія, доставляющіе, вмѣстѣ съ третьимъ рейкомъ, каждому командиру случай выказать свой характеръ въ предѣлахъ 9 футъ разстоянія, или внѣ его.

Мой взглядъ на случай съ батареею «Первенецъ», при проходѣ ея Барезундомъ, слѣдующій:

Попасться въ бѣду всегда легко, а въ нашей службѣ въ особенности. Выпутаться же изъ бѣды трудно, если не сохранить надъ собою полную власть въ тяжелыхъ обстоятельствахъ. Хладнокровный расчетъ, съ которымъ капитанъ 2 ранга Копытовъ поставилъ батарею «Первенецъ» въ илъ, чтобы посредствомъ его заткнуть пробоину пропускавшую струю воды въ квадратный футъ величиною, заслуживаетъ справедливую похвалу въ глазахъ всей эскадры и мнѣ пріятно сдѣлать извѣстнымъ моимъ сослуживцамъ телеграмму отъ 1-го Августа,

вызванную съ моей стороны энергіею и находчивостью, съ которыми поврежденная батарея «Первенецъ» изготовлена къ дальнѣйшему плаванію: Господину Управляющему Морскимъ Министерствомъ. Течь на батареѣ «Первенецъ» ничтожна. Останется при эскадрѣ. Командиръ молодцомъ выпутался изъ бѣды; офицеры и команда исполняли долгъ съ примѣрнымъ рвеніемъ и порядкомъ. Я глубоко признателенъ адмиралу Барону Таубе за отличную распорядительность и въ особенности тѣмъ духомъ, который направилъ «Первенецъ» не въ Кронштадтъ, а къ эскадрѣ для продолженія плаванія. Въ военное время это значило бы получить подрѣпленіе, вмѣсто ослабленія нашихъ силъ. Этимъ можно гордиться.

Примѣръ батареи «Первенецъ» нѣсколько напоминаетъ мнѣ, что мониторъ «Лава» также не просился въ Кронштдадтъ, когда одна лопасть винта его отпала, и продолжаетъ плавать съ нами какъ будто онѣ у него всѣ четыре на мѣстѣ. Я вижу въ этомъ и встрѣчаю безпрерывно во всемъ другомъ тотъ-же духъ на отрядѣ мониторовъ, распространившійся отъ Начальника отряда на всѣхъ, который меня радуетъ на отрядѣ батарейныхъ судовъ эскадры, и нисколько не сомнѣваюсь, что мониторы при подобныхъ обстоятельствахъ (которыхъ по счастію не представлялось въ эту кампанію) вызовутъ съ моей стороны подобныя телеграммы.

Теперь скажу нѣсколько словъ объ упражненіяхъ нашихъ артилеріею. Мнѣ очень пріятно видѣть какъ батарея «Нетронь-меня» бойко рѣшетитъ щитъ во время своихъ круговращеній, или мониторы бьютъ близко яблока; но это еще не все. Во первыхъ, теперь намъ пора стрѣлять безъ буйковъ, а во вторыхъ, попадать въ щитъ, когда въ насъ никто не стрѣляетъ,— одно дѣло; попадать же въ непріятеля подъ его ядрами — другое. Таковъ человѣкъ. Это его натура. Уже болѣе двухъ недѣль, какъ мы практикуемся въ цѣльной стрѣльбѣ изъ орудій и каждый, конечно, видитъ изъ примѣра щитовъ, что не очень легко попадать даже въ десятки квадратныхъ футовъ. Мнѣ помнится, что въ Севастопольскую войну защитники этого города весьма скоро перестали кланяться пролѣтающему надъ головою ядру, хотя въ началѣ едва ли не большинство имѣло

къ тому позывъ. Не особенно скоро убѣждается человѣкъ, что кругомъ его огромное пространство гдѣ ядру пролетѣть мимо, и что по этому не слѣдуетъ на него вовсе обращать вниманія. Чтобы команды наши заблаговременно пріучались слышать свистъ ядеръ, предлагаю посылать по очереди на одинъ часъ по гребному судну съ офицеромъ на каждый изъ двухъ буйковъ, поставленныхъ по обѣ стороны ближайшаго къ эскадрѣ щита, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ него. Это дѣлать только при пальбѣ изъ гладкостѣнныхъ орудій, при чемъ западный буекъ предоставляется въ распоряженіе г. Начальника перваго отряда, а восточный — второго. Сколько время мнѣ позволитъ, я буду самъ навѣщать эти буйки, что совѣтую и гг. командирамъ.

Молодецкій примѣръ безстрашія и самоотверженія, показанный матросомъ 2 статьи Никитою Муравлевымъ при спасеніи утопавшаго своего сослуживца на батареѣ «Нетронь-меня», и отзывъ командира, что хотя онъ на службѣ только съ Января 1865 года, но по своей расторопности, смѣтливости и поведенію можетъ быть унтеръ-офицеромъ, —побуждаетъ меня, согласно мнѣнію г. Начальника 1-го отряда эскадры, произвести его въ квартермейстеры. Поздравляю эскадру съ такимъ унтеръ-офицеромъ, о награжденіи котораго медалью представленіе послано по Начальству.

Августа 13-го дня 1867 года. № 32.

Посѣщеніе броненосной эскадры Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Генералъ-Адмираломъ, въ сопровожденіи г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, наэлектризовало ее, а снисходительность взгляда Его на наши молодыя дѣйствія (потому что мы не плаваемъ еще и полтора мѣсяца) останется навсегда въ благодарной памяти моихъ сослуживцевъ и конечно побудитъ всѣхъ насъ къ еще большимъ усиліямъ. Я считаю, что особенная благодарность, изъявленная Его Высочествомъ эскадрѣ, заслужена нами не въ абсолютномъ, а только въ переносномъ смыслѣ. Насъ благодарили

не за то, что мы есть, а за то, что мы стремимся, насколько отъ насъ зависитъ, дѣлаться тѣмъ, чѣмъ мы должны быть и чѣмъ вѣроятно будемъ для чести Русскаго флага.

Для перваго выхода цѣлымъ флотомъ, мы конечно встрѣтили нашего искренно чтимаго Вождя отлично и привѣтствовали флагъ Его какъ стройная военная сила. Всѣ стали на якорь также въ большомъ порядкѣ, но нужно будетъ добиваться, чтобъ свои мѣста занимать также безошибочно, не имѣя буйковъ. Это важное военное условіе.

Состояніе, въ которомъ представился Его Высочеству фрегатъ «Петропавловскъ», только что начавшій кампанію, и любовь дѣла своего, выражающаяся въ мельчайшихъ подробностяхъ на этомъ броненосцѣ, дѣлаетъ честь командиру его, капитану 1 ранга Штакельбергу, всѣмъ служащимъ на немъ и порту, изъ рукъ котораго онъ вышелъ. Тутъ выраженія, въ которыхъ нашъ Генералъ-Адмиралъ благодарилъ командира, я считаю абсолютными касательно состоянія юнаго фрегата. Желаю ему также скоро сдѣлаться молодымъ и потомъ старымъ, въ смыслѣ практики нашего дѣла. По ходу того, что я видѣлъ на немъ, это пойдетъ быстрыми шагами.

Его Высочество изволилъ осмотрѣть и другого изъ новыхъ членовъ броненосной эскадры. Молодая батарея «Кремль» (*), уже приходящая въ возрастъ и прошедшая чрезъ искусъ — Барезундскій, представилась Великому Князю въ томъ видѣ, какого нельзя было не ожидать отъ командира, горячо любящаго свое дѣло.

На мониторѣ «Латникъ» (**), посѣщенномъ для осмотра вліянія 15-ти дюйм. орудій на башню, Генералъ-Адмиралъ одобрилъ устройство способа наведенія башни по системѣ капитана Кольза и изволилъ указать, чтобъ для установки прицѣла въ верхней кромкѣ брони былъ прорѣзанъ узкій жолобъ, дно котораго пришлось бы въ уровень съ крышею башни. Прошу г. Начальника 2-го отряда распорядиться объ устройствѣ того

(*) Командиръ Кап. 2 ранга К. П. Пилкинъ 1.

(**) К. Л. Сѣрковъ.

же на всѣхъ другихъ мониторахъ, какъ дополнительное боевое средство.

Состязательная пальба съ мониторовъ въ присутствіи Его Высочества, съ неопредѣленнаго заранѣе разстоянія, была произведена очень хорошо, а съ монитора «Единорогъ» превосходно, въ чемъ послѣднему не уступилъ мониторъ «Лава». Особенная благодарность командиру перваго, капитану 2 ранга барону Клодту, и удовольствіе Великаго Князя, объявленное сигналомъ же капитанъ-лейтенанту Вогаку, были для меня пріятнымъ удостовѣреніемъ того, что я сказалъ выше о пальбѣ мониторовъ.

Сосредоточенная пальба съ батареи «Петронь-Меня» во время циркуляціи, хотя и у буйковъ заранѣе поставленныхъ, была превосходная и вызвала отъ Его Высочества сигналъ «изъявляю особенное удовольствіе», а ночная тревога, произведенная Его Высочествомъ на этомъ кораблѣ, совершенно неожиданно, доставила командиру батареи случай показать въ какой отличный порядокъ онъ поставилъ свою артиллерію и содержитъ судно. Послѣ той неоднократной благодарности, которую капитанъ 2 ранга Селивановъ получилъ словесно за заслугу свою отъ Великаго Князя Генералъ-Адмирала, мнѣ ничего не остается прибавить или сдѣлать, кромѣ разрѣшенія ему отпустить команду на два дня гулять, давъ въ его распоряженіе для этого канонерскую лодку. Команду монитора «Единорогъ» я охотно присоединилъ къ людямъ батареи «Нетронь-Меня».

Ночная тревога на мониторѣ «Броненосецъ» была сдѣлана также въ большомъ порядкѣ и Его Высочеству угодно было благодарить командира.

Катанье шлюпокъ эскадры подъ парусами вокругъ фрегата «Громобой» напомнило Генералъ-Адмиралу лучшія времена другого Русскаго флота, имѣвшаго ежегодно болѣе продолжительныя плаванія, чѣмъ наше, и отъ котораго мы, конечно, не отстанемъ въ соревнованіи къ славѣ и могуществу Царя Освободителя и нашего отечества.

Августа 14-го дня 1867 года. № 33.

Въ приказѣ отъ 4-го Августа, № 27, я выразился, что крейсерство мониторовъ среди эскадры—отличная школа для глаза и нервовъ. Какъ назвать доброхотное катанье шлюпокъ не кругомъ буйка, находящагося въ 50 саженяхъ отъ щита, а вплоть у линіи летящихъ ядеръ? Или прогулку поперегъ огня подъ ядрами одной четверки полной офицеровъ, и подобную прогулку катеровъ подъ веслами или парусами? Университетомъ? Академіею? Этого мало, но выше университовъ и академій нѣтъ училищъ! Я убѣдился сегодня, что для будущихъ паровыхъ шлюпокъ флота нашего не встрѣтится недостатка въ охотникахъ подсунуть мину подъ непріятельскій корабль, какъ сдѣлалъ подъ ядрами среди бѣлаго дня американскій лейтенантъ Кушингъ, пріобрѣвшій всесвѣтную славу.

Августа 21-го дня 1867 года. № 36.

Вчера насъ оставилъ человѣкъ, незадумывавшійся бросаться съ деревянными судами на броненосныя, и таранить, и затаранивать ихъ мягкими штевнями своими; незадумывавшійся днами своихъ судовъ, подъ свирѣпымъ огнемъ, прочистить путь эскадрѣ сквозь сваи, боны, мины, и всякія преграды, и дѣлавшій это вовсе не очертя голову, а съ тѣмъ правильнымъ военнымъ расчетомъ, что безъ потерь не воюютъ, извѣстнымъ процентомъ нужно жертвовать.

Мы разстались съ Адмираломъ, въ сослуживцахъ котораго было глубоко вкоренено то чувство долга и вѣра въ начальника, которымъ нельзя не завидовать и которыя сильнѣе 600 фунтовыхъ пушекъ и 12 дюймовой брони! Скажу болѣе—съ вождемъ, который зналъ, что за нимъ пойдутъ всѣ и никто не отстанетъ въ ревности исполнить гражданскій долгъ; какъ подобаетъ воину, не щадя себя и сохраняя твердость духа и нервовъ при видѣ тонущихъ и летящихъ на воздухъ товарищей.

Императоръ Наполеонъ III, выстроивъ первый броненосный фрегатъ La Cloire, когда ни у кого еще не было ихъ считалъ и говорилъ, что La Gloire равенъ силою 20-ти линейнымъ кораблямъ. Имѣя La Cloire онъ не задумался присоединить къ Франціи Савойю и Ниццу, какъ ни было это непріятно для Англіи. Но будь у Англіи свой Фаррагутъ, или умѣй Англія найти его у себя, этотъ пресловутый La Cloire затолкали бы деревянными массами въ нѣсколько тысячъ тонновъ, разумѣется съ рискомъ разможжить себѣ голову: извѣстный процентъ нужно заплатить.

Фаррагутъ, во времена брони, распоряжался съ вышины форъ-марса своею эскадрою, и съ скромностію, характеризующею истинное величіе, говоритъ, что это вышло совсѣмъ случайно, потому что надо было подниматься постепенно выше дыма, чтобы судить о ходѣ дѣла, и что если офицеры догадались послать привязать его, когда онъ поднялся высоко, то это было въ той идеѣ, что рана ядромъ обыкновенно сопровождается временнымъ обморокомъ, при которомъ онъ могъ бы упасть и расшибиться, даже задѣтый слегка.

Въ теперешней морской прогулкѣ знаменитаго моряка по европейскимъ водамъ, намъ выпалъ завидный случай первыми показать, по мѣрѣ силъ нашихъ, какъ военные люди чтутъ военную доблесть. Я думаю, что нѣкоторые моменты пребыванія Фаррагута и его сподвижниковъ между нами, посреди чужестраннаго флота, въ состояніи заплатить за цѣлую жизнь трудовъ, горечи и лишеній! и мнѣ пріятно передать моимъ сослуживцамъ слова, сказанныя не дипломатомъ-человѣкомъ слова, а славнымъ морякомъ-человѣкомъ сердца, «что онъ нигдѣ не встрѣчалъ и не ожидаетъ встрѣтить такого искренняго сердечнаго радушія, какое нашелъ между нами, и что, говоря съ русскими офицерами, онъ бесѣдуетъ какъ съ близкими друзьями, прямо, безъ околичностей».

Жалѣю, что его пребываніе между нами было слишкомъ коротко и думаю, что мы же, желая быть пріятными, можетъ быть затаранили его посильными любезностями и предупредительностью, положительно не давая ему, какъ говорится,

ни времени, ни срока, подобно тому, какъ онъ не давалъ своимъ противникамъ.

Не могу умолчать, что онъ, посѣщая суда наши, неоднократно выражался, что мы въ короткій срокъ достигли такой силы, что нашему флоту некого опасаться.

Желалъ бы, чтобъ Фаррагутъ — примѣръ всѣмъ морякамъ, былъ и Фаррагутомъ-пророкомъ для нашего флота.

Дабы это желаніе могло сбыться, намъ нужно много трудиться.

Сентября 1-го дня, 1867 года. № 41.

Послѣ нашей краткой кампаніи, мы возвратились во свояси и настаетъ для насъ, болѣе или менѣе, разлука. Не могу не сказать, что я жалѣю какъ о краткости нашего совмѣстнаго плаванія, такъ и о томъ, что растроивается наша дружина и вмѣстѣ съ сѣверною природою, настаетъ оцѣпенѣніе для тѣхъ прекрасныхъ качествъ, которые успѣли выказаться на эскадрѣ въ ея живомъ организмѣ. Духъ на ней проявляется вмѣсто мертвой обрядности морскаго дѣла, душа, духъ, часто сказывающійся въ мелочахъ, но существованіе котораго—самый отрадный фактъ, вынесенный мною изъ настоящей кампаніи нашей.

Взрывы разнаго рода, произведенные на Трапзундскомъ рейдѣ, показали эскадрѣ къ какимъ случайностямъ необходимо готовить себя военнымъ морякамъ нашего времени и какимъ сильнымъ оружіемъ намъ необходимо научиться владѣть также искусно и безъ осѣчекъ, какъ имъ владѣетъ производившій эти взрывы лейтенантъ Терентьевъ. Подводныя мины и минные тараны вездѣ обратили на себя вниманіе и, безъ всякаго сомнѣнія, будутъ играть весьма важную роль въ будущихъ морскихъ войнахъ.

Эволюціи съ мониторами, 25-го Августа, показали мнѣ огромную пользу, пріобрѣтенную въ короткій срокъ отъ отдѣльнаго крейсерства ихъ посреди эскадры, отъ выхода нашего всѣмъ флотомъ привѣтствовать прибытіе Его Императорскаго Высо-

чества нашего Генералъ-Адмирала къ намъ, и отъ встрѣчи американской эскадры мониторами нашими.

Тяжелыя бронныя массы ворочались послѣ нашей короткой кампаніи легко, дружно и стройно, какъ, бывало въ 1862 году легкія конноперскія лодки наши, послѣ двухъ кампаній. Особенности мониторовъ, ихъ быстрое вращеніе, трудность остановить это вращеніе, совершенная потеря хода отъ него и постепенное пріобрѣтеніе скорости послѣ поворотовъ, —все это бралось въ разсчетъ управлявшими ими, съ большою вѣрностію взгляда. Сбрую свою мы очевидно успѣли изучить и залатать, потому что штуртросы, лопавшіеся такъ часто во время крейсерствъ мониторовъ, ни разу не обманули насъ въ этотъ день, и подшипники не разгорячались и паръ не падалъ.

Эволюціи съ большими броненосцами 27 Августа также показали, что качества ихъ изучены, насколько можно въ короткое плаваніе, и пугавшая насъ вначалѣ рыскливость ихъ, теперь устраняется, хотя и съ весьма большими, даже утомительными усиліями управляющихъ ими и особенною ловкостью рулевыхъ.

Никто конечно не станетъ отвергать, что состязательное возвращеніе судовъ обоихъ отрядовъ изъ Транзунда въ Кронштадтъ, и въ тоже время состязательное слѣдованіе парусныхъ барказовъ по всему этому пространству въ 65 миль, не дѣлаетъ чести и пользы броненосной эскадрѣ 1867 года. Прослужившая уже вѣкъ одного фрегата, старая машина новой батареи «Кремль», на пробной милѣ доставила ей не болѣе $4^1/_2$ узловъ ходу въ Іюнѣ мѣсяцѣ, а теперь, въ Августѣ, давала этому кораблю капитана 1 ранга Пилкина 9 узловъ. Подобнымъ образомъ, по личному указанію свиты Его Величества Контръ-Адмирала Попова, мониторъ «Вѣщунъ» нашелъ средства употребить въ дѣло свой добавочный котелъ и получилъ наилучшій ходъ изъ всѣхъ мониторовъ. Двухбашенная лодка «Смерчъ» можетъ обгонять большихъ броненосцевъ, пользуясь своимъ добавочнымъ котломъ. Вотъ какъ сильна практика, при усердномъ исполненіи своего дѣла!

Не какъ на игрушку только, забаву или развлеченіе смотрю я, также, на разнообразныя катанія и состязанія шлюпокъ,

которыя у насъ были! Не какъ на первую любовь, пережившую свою эпоху, не какъ на остатокъ временъ парусныхъ въ періодъ пара и электричества, слѣдуетъ смотрѣть на мое кажущееся пристрастіе къ состязаніямъ шлюпокъ подъ парусами! Нѣтъ, это едвали не лучшій изъ находящихся въ нашихъ рукахъ способовъ, чтобъ молодымъ людямъ узнать себя, начать закаливать свои нервы, изощрять свой глазомѣръ и готовить себя ко всѣмъ непредвидимымъ случайностямъ нашей службы. Онъ, можетъ быть, не уступитъ даже тому способу, которымъ я восторгался, когда шлюпки пересѣкали линію между состязавшимися комендорами орудій и щитомъ, въ который они стрѣляли. Состязаніе шлюпокъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, прекрасное средство намъ всѣмъ узнавать кто изъ насъ изъ какого металла. Вспомнимъ также, какое живое участіе принимали гребцы шлюпокъ въ томъ, чтобъ паруса отлично стояли, чтобъ приказанія мгновенно исполнялись. Нельзя и въ этомъ не видѣть зародыша того духа, который растетъ отъ шлюпки до корабля, отъ любви къ шлюпкѣ, до уваженія и привязанности къ своему кораблю и всему до него относящемуся, а слѣдовательно и цѣли, для которой Правительство тратитъ ежегодно большія суммы.

Сигнальная часть на новыхъ основаніяхъ, этотъ важный и тяжелый трудъ, главнѣйше лежащій на лейтенантѣ Сѣмечкинѣ, надѣюсь, принесетъ къ будущему плаванію еще болѣе обильные плоды.

Въ заключеніе скажу, что когда я имѣлъ честь быть съ рапортомъ о прибытіи эскадры у Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, Ему угодно было благодарить меня за то, какъ у насъ шли дѣла въ эту кампанію. Если я заслужилъ услышать столь лестныя слова, то единственно потому, что Господинъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ надѣлилъ эскадру щедрыми средствами, исправляющій должность Главнаго Командира Кронштадтскаго порта содѣйствовалъ мнѣ всѣмъ зависящимъ отъ него, и я встрѣтилъ въ гг. Контръ-Адмиралахъ баронѣ Таубе и Свиты Его Величества Поповѣ, искреннее, дружное, дѣятельное содѣйствіе; гг. командиры оказали душевное, а не форма-

листическое стремленіе поставить свои корабли на надлежащую военную ногу; въ гг. офицерахъ я нашелъ много любви своего дѣла и въ командахъ молодцовъ, отъ которыхъ можно ожидать многаго!

Я горжусь, что могу душевно благодарить всѣхъ моихъ сослуживцевъ.

Іюня 14-го дня, 1868 года. № 6.

11-го сего Іюня, съ одного парохода пристала, подъ управленіемъ гардемарина, шлюпка къ пароходу «Ильмень».

Послѣдній имѣлъ остановленную машину и его дрейфовало бокомъ. Этого не разсчитали на шлюпкѣ и она сильно стукнулась носомъ въ пароходъ, напомнивъ мнѣ слова Адмирала Нахимова при подобномъ случаѣ: «попробовали-бы они положить руку между штевнемъ и бортомъ, такъ поняли бы, какъ это больно шлюпкѣ!»

Іюня 21-го дня, 1868 года. № 10.

У французовъ, еще въ 1857 году, на столько была выработана пароходная тактика, что её ввели въ употребленіе съ тѣмъ, чтобъ ежегодно разработывать и улучшать указаніями опыта.

У насъ были выработаны тактическія начала къ концу 1862 года, но систематической сигнальной книги эволюціи, которая бы разработывалась ежегодно, не было до 1868 года.

Въ началѣ этого года назначена коммисія и даны средства положить у насъ основаніе постоянной разработкѣ этого важнаго вопроса, т. е. составить систематическую Эволюціонную Сигнальную книгу, которая бы совершенствовалась въ каждое практическое плаваніе. Въ три мѣсяца она составлена и въ 4-й напечатана.

Отъ такого спѣшнаго труда нельзя требовать, чтобы онъ удовлетворялъ всѣмъ условіямъ, какъ не велики были усилія и добросовѣстны старанія, положенныя на него. Но основа-

ніе теперь есть и всѣмъ открыто поприще совершенствовать это дѣло своими изысканіями.

Я, съ своей стороны, приглашаю всѣхъ моихъ сослуживцевъ содѣйствовать этой цѣли и разбирать книгу по ниткѣ, безжалостно, въ тѣхъ видахъ, что чѣмъ болѣе выработанное такимъ образомъ будетъ дѣломъ общимъ, тѣмъ болѣе выйдетъ пользы отъ нашей Сигнальной книги.

Коммисію составляли, подъ моимъ предсѣдательствомъ: Капитанъ-Лейтенанты: князь Вадбольскій и Казнаковъ, капитанъ Елкинъ, лейтенантъ Сѣмечкинъ, поручики: Козловъ и Абжелтовскій и мичманъ Табулевичъ.

Я имъ очень и очень благодаренъ: Прошу гг. командировъ прислать сегодня за экземплярами Эволюціонной Сигнальной книги въ Мой Штабъ, и принять ее къ руководству.

Іюня 15-го дня, 1868 года. № 15.

Нахожу нужнымъ предупредить гг. командировъ, что по краткости нашихъ плаваній сравнительно съ судами другихъ націй, я не считаю себя морально вправѣ, при назначеніи занятій ввѣреннымъ имъ кораблямъ, брать въ расчетъ состояніе окраски ихъ и даже шлюпокъ, а потому, при стремленіи содержать въ должномъ видѣ и тѣ и другія, прошу приступать къ окраскамъ не иначе какъ съ особаго моего каждый разъ разрѣшенія.

Іюня 25-го дня, 1868 года. № 16.

Дабы составить служащимъ на большихъ судахъ эскадры тѣ же средства изучить качества и капризы своихъ кораблей, какіе имѣли въ изобиліи въ прошлую кампанію гг. командиры и офицеры мониторовъ, прошу г. Начальника 1-го отряда эскадры назначать по-очередно по одному изъ нихъ крейсеровать посреди эскадры во всякое удобное время. Для начала, большія суда должны будутъ ходить такъ: снявшись съ якоря и оставивъ на своемъ мѣстѣ гребное судно съ мачтою, взять

такое направленіе, чтобъ обходить эскадру по солнцу. За тѣмъ огибать снаружи каждый угловой корабль и изнутри каждое крыло отрядовъ. При этомъ ни сколько не возбраняется останавливать машину или давать задній ходъ, въ случаѣ надобности; напротивъ, полезно изучать поворотливость помощію задняго хода.

Вмѣстѣ съ этимъ считаю нужнымъ напомнить, что въ прошедшую кампанію, вслѣдствіе излишней деликатности, не всѣ командиры броненосной эскадры исполняли приказъ мой № 19 о томъ, чтобы поднимать позывные, когда ихъ коснулось другое судно при проходѣ мимо. Надѣюсь, что въ настоящемъ году всѣ покажутъ мнѣ, что въ служебныхъ вопросахъ они умѣютъ оставлять въ сторонѣ личныя отношенія и исполнять возлагаемыя на нихъ обязанности съ полнымъ безпристрастіемъ.

Іюня 28-го дня, 1868 года № 24.

Каждый морской офицеръ долженъ быть лучшимъ матросомъ и лучшимъ боцманомъ своего судна чтобъ имѣть нравственное право требовать отъ подчиненныхъ своимъ примѣромъ всего того, что имъ приходится исполнять.

Подобнымъ образомъ, будущимъ управителямъ судовыми машинами необходимо быть лучшими машинистами и лучшими кочегарами своего судна.

Предлагаю старшему механику эскадры представить мнѣ соображеніе о составленіи машинной и кочегарной прислуги, на нѣсколько смѣнъ, изъ механическихъ кондукторовъ и юнкеровъ, для управленія безъ помощи нижнихъ чиновъ машинами лодокъ «Гулъ» и «Приливъ» во время ихъ плаваній.

Іюля 20-го дня, 1868 года. № 27.

Я все еще встрѣчаю на шлюпкахъ эскадры, что для закладыванія галсовъ разрѣзныхъ фоковъ имѣются на мачтахъ гаки, вмѣсто обуховъ. Желаю больше не видѣть этого, ибо разрѣзной фокъ никогда не будетъ стоять хорошо, если оба галса

заложены когда поднимаютъ фалъ, и самый фалъ никогда не дойдетъ при этомъ до мѣста. Нужно заложить на гакъ на штевнѣ передній галсъ, а у задняго имѣть вплесненнымъ штертъ, который брать въ обухъ на мачтѣ. Поднявъ фалъ до нельзя—такъ чтобъ въ парусѣ образовались морщины отъ передняго галса къ рейку,—продернутымъ въ обухъ штертомъ и изъ него взятымъ опять въ галсовый уголъ, нужно осадить галсъ такъ, чтобъ морщины разрѣзнаго фока нѣсколько расправились; окончательно же онѣ должны расправиться тягою шкота. По осадкѣ галса, штертъ нужно обнести кругомъ мачты и опять взять въ галсовый коушъ.

Тѣ рейковые неразрѣзные паруса, галсы которыхъ приходятся къ мачтѣ, могутъ имѣть на ней гакъ, но если фалъ не тянется очень легко, то и въ этихъ случаяхъ штертъ, описанный выше, предпочтителенъ.

Самый обухъ можетъ имѣть внизу выпиленное мѣсто, чтобъ закладывать штертъ, вмѣсто продергиванія его въ обухъ.

Іюля 4-го дня, 1868 года. № 31.

Сегодня я смотрѣлъ нѣкоторыя шлюпки катавшіеся вокругъ флагманскаго корабля. Не обгонить, на нашихъ гонкахъ, ни одна изъ тѣхъ, на которыхъ мачты коротки по парусамъ или фалы не будутъ поднимать до мѣста, на которыхъ одни паруса будутъ полоскать, когда другіе стоятъ, и на которыхъ не выведутся лѣнивыя командныя слова «шкоты тянуть», «шкоты травить» и не замѣнятся указаніемъ, которые шкоты когда именно тянуть или травить. А я безпрестанно слышу эту команду, какъ будто, приводя къ вѣтру, передніе шкоты нужно тянуть одновременно съ задними, или, спускаясь на фордевиндъ, полезно травить ихъ вмѣстѣ съ послѣдними.

Не выиграютъ на гонкахъ и тѣ шлюпки, на которыхъ при поворотахъ оверъ-штагъ заваливаютъ носъ подъ вѣтеръ центральнымъ парусомъ. фокомъ, вмѣсто того, чтобъ довольствоваться для этого кливеромъ, преимущественно и существующимъ съ этою цѣлью.

И тѣ не выиграютъ, у которыхъ носъ загруженъ или корма излишне обременена, и которые не удифферентованы такъ, чтобъ не влачили за собою много руля на вѣтрѣ.

Чтобъ выиграть, нужно также много вниманія, относительно невидныхъ съ кормы шкотовъ переднихъ парусовъ, ибо предоставленные баковымъ шлюпки, эти паруса рѣдко будутъ стоять параллельно другимъ.

Большею частію также встрѣчается, что при поворотѣ черезъ фордевиндъ, у переднихъ парусовъ, когда ихъ перекинетъ, вытянуть немедленно шкоты въ бейдевиндъ, хотя шлюпка идетъ въ бакштагъ.

Выходя изъ за кормы судовъ, нужно ослаблять передніе шкоты, пока вѣтеръ не наполнитъ задніе паруса и не приведетъ ихъ всѣ въ равновѣсіе.

Іюля 7-го дня, 1868 года. № 35.

Тѣ самыя плавучія батареи, съ которыми считалось вначалѣ плавать и управиться въ тѣснотѣ, не только труднымъ и крайне рискованнымъ дѣломъ, но даже невозможнымъ по ихъ рыскливости,—въ прошлую кампанію могли уже участвовать въ эволюціяхъ, хотя и съ большими промежутками между судами, а въ настоящее лѣто уже крейсеруютъ безопасно посреди эскадры, подобно мониторамъ въ 1867 году. Длинные «Аскольдъ» и «Жемчугъ» также совершали этотъ по прежнимъ понятіямъ, подвигъ и умѣютъ входить въ любой промежутокъ между кораблями и, огибая указанное судно, выходить изъ слѣдующаго.

Если въ третье свое крейсерство, 4-го Іюля, батарея «Первенецъ» и коснулась руля батареи «Кремль», то это призошло отъ того, что подвернувшаяся шлюпка сбила ее нѣсколько съ разсчета и заставила противъ желанія отвести на моментъ руля. Къ счастію, поврежденія вышли ничтожными—сломанная шпонка на рулевой головѣ «Кремля» и двѣ подавшіяся заклепки на «Первенцѣ» —но счастіе играло здѣсь

второстепенную роль и поврежденія могли бы быть значительнѣе, еслибъ командиръ «Первенца не отдалъ моментально оба якоря. Благодарю капитана 2 ранга Копытова за эту находчивость и предусмотрительность, а гг. офицеровъ и команду «Первенца» за исполнительность и исправность. Относительно же шлюпокъ долженъ замѣтить, что если онѣ опять подвернутся въ подобныхъ случаяхъ, то для нихъ не отведутъ руля, а имъ будутъ брошены вслучаѣ надобности спасательныя кольца и концы. Гдѣ рубятъ дрова, тамъ щепки летятъ. Мы же «не дрова рубимъ», а созидаемъ эскадру, которая заслуживала бы это имя, и шлюпки—эти щепки въ нашемъ серьезномъ дѣлѣ—не должны намъ въ этомъ мѣшать. Для наблюденія же, чтобъ онѣ дѣйствительно не мѣшали, возлагаю на стоящія на якорѣ суда отвѣтственность въ этомъ отношеніи за ближайшій къ нимъ промежутокъ по солнцу.

Іюля 15-го дня, 1868 года. № 41.

Если въ сраженіи командиръ раненъ или убитъ, старшій офицеръ долженъ быть въ состояніи управляться съ кораблемъ какъ командиръ. Предупреждаю г.г. старшихъ офицеровъ эскадры, что въ настоящую кампанію имъ часто придется показать мнѣ, могутъ ли они нести эту обязанность и въ состояніи ли они въ отсутствіи командира исполнить всѣ маневры и дѣйствія, которыя на него возлагаются, при чемъ я вижу также, передаютъ ли г.г. командиры своимъ подчиненнымъ пріобрѣтенныя практикою свѣдѣнія и воспріимчивы ли послѣдніе къ усвоенію себѣ ихъ. Полное знаніе качествъ и условій своего корабля, присутствіе духа и спокойствіе въ трудныхъ обстоятельствахъ, вѣрность глаза, твердость нервовъ—всѣ эти военныя качества не менѣе командировъ нужны каждому офицеру, избранному занимать такую высокую должность. Младшіе офицеры также должны помнить, что имъ во всякое время можетъ выпасть на долю замѣнить старшихъ въ самыя трудныя минуты.

Іюля 17-го дня, 1868 гада. № 47.

А очень хорошо вооруженъ корветъ «Баянъ» и въ особенности бомъ-утлегарь его дѣлаетъ честь Морскому Училищу! Я ожидалъ, что онъ сломается какъ лучинка, а вмѣсто того свалилась труба монитора «Вѣщунъ». Этотъ примѣръ должно считать наукою дѣлать болѣе надежные гаки у бакштаговъ дымовыхъ трубъ, чтобъ онѣ стояли прочнѣе бомъ-утлегарей, а то онѣ, пожалуй, могутъ свалиться и отъ качки въ морѣ. Къ счастію никого не ушибло.

Хотя этотъ случай показываетъ, что на «Вѣщунѣ» во время поворота, было мало положено руля, но вмѣстѣ съ тѣмъ мнѣ пріятно отдать справедливость командиру его, капитанъ-лейтенанту Шамшину въ томъ, что видя неминуемость столкновенія, онъ не потерялся и съ рулемъ право на бортѣ шелъ полнымъ ходомъ, а потомъ своевременно переложилъ руль, т. е. изъ двухъ золъ разсчетливо выбравъ меньшее, искусно избѣжалъ удара въ корпусъ корвета своимъ желѣзнымъ корпусомъ.

За то же, что все свороченное было на мѣстѣ на другой же день, и мониторъ опять готовъ къ эволюціямъ, объявляю благодарность командиру, г.г. офицерамъ и командѣ монитора «Вѣщунъ».

Предложенное немедленно командующимъ корвета «Баянъ», капитанъ-лейтенантомъ Кульстремомъ, содѣйствіе «Вѣщуну» къ скорѣйшему подъему на мѣсто дымовой трубы, дѣлаетъ честь военному духу и направленію этого штабъ-офицера. Я тѣмъ охотнѣе разрѣшилъ принять это предложеніе, что видѣлъ въ немъ еще и желаніе показать воспитанникамъ Училища работу, выходящую изъ ряда обыденныхъ.

Іюля 24-го дня, 1868 года. № 50.

Считаю нужнымъ обратить вниманіе служащихъ на эскадрѣ на возможность случаевъ, подобныхъ нижеописанному. Одному изъ кораблей былъ сдѣланъ сигналъ, «изъявляю удовольствіе» состоящій изъ трехъ флаговъ, а офицеръ, на обязанности ко-

тораго лежало разобрать его и доложить командиру, увидѣлъ только верхній изъ этихъ флаговъ, и поспѣшилъ доложить, что кораблю сдѣланъ сигналъ «имѣть больше ходу». Такъ записанъ этотъ сигналъ и въ шканечномъ журналѣ того корабля, хотя у другихъ онъ записанъ правильно.

Всякій пойметъ, что такія ошибки могутъ имѣть чрезвычайно важныя послѣдствія и подвергать большой отвѣтственности, какъ тѣхъ, которые поднимаютъ сигналъ такимъ образомъ, что нижніе флаги не всѣмъ видны, такъ и лицъ, слишкомъ торопливо докладывающихъ объ усмотрѣнномъ сигналѣ.

Іюля 26-го дня, 1868 года. № 52.

3-го Іюля, на нашихъ импровизированныхъ учебныхъ таранахъ-лодкахъ «Приливъ» и «Гулъ» —капитанъ 1-го ранга Пилкинъ съ капитаномъ 2 ранга Копытовымъ, а потомъ послѣдній съ капитанъ-лейтенантомъ Сѣрковымъ, открыли рядъ практическихъ изысканій относительно тараненія, нигдѣ не начатыхъ еще доселе. Какіе-нибудь три часа искуснаго маневрированія ихъ успѣли привести къ различнымъ несомнѣннымъ даннымъ на этой неизвѣданной почвѣ, а послѣдующія упражненія всѣхъ прочихъ командировъ судовъ естественно доставили еще болѣе полезныхъ указаній.

Къ дню Гангеуддской побѣды всѣ командиры перепробовали эти тараны, и тѣмъ закончили рядъ предварительныхъ опытовъ, давшихъ каждому случай узнать качества лодокъ «Приливъ» и «Гулъ» для соображенія при дальнѣйшихъ упражненіяхъ и конечно побудившихъ всѣхъ вникнуть глубже въ условія таранпаго боя, въ значительной степени зависящаго отъ умѣнья сочетать различныя дуги круговъ.

Инымъ удавалось по нѣсколько разъ ударить своего противника шпиромъ, въ то время какъ другимъ не удалось сдѣлать этого ни разу, но я считаю, что по первой пробѣ нельзя еще дѣлать оцѣнку искуства или неискуства командировъ въ этомъ отношеніи, и потому только въ общихъ словахъ скажу, что во многихъ случаяхъ первое очевидно выдавалось

впередъ. Правда, однакоже, что кого разъ хорошо ударятъ шпирономъ въ дѣйствительномъ дѣлѣ, тому едва ли придется имѣть случай выказать болѣе искуства.

Это самое и придаетъ особенную важность нашимъ упражненіямъ.

Уроковъ мы выносимъ не мало изъ этого поочередпаго испытанія своихъ силъ. Въ самомъ дѣлѣ, кого били? Того, у кого механики давали пару упасть; того, кто останавливалъ машину и, въ особенности, кто связывалъ себѣ руки, неосторожно давая машинѣ задній ходъ.—Таранили и того, чей глазъ не навыкъ рѣзать вплотную стоящіе на якорѣ корабли, потому что противникъ, обрѣзая искуснѣе, входилъ внутрь круга чужой циркуляціи. Таранили чаще всего тѣхъ, кто давалъ противнику возможность помѣститься у себя въ кильватерѣ и не уловчался выйти изъ этого оборонительнаго положенія. Да и мало-ли кого таранили!

А кто таранилъ? Таранилъ тотъ, кто, не смотря на высшую степень возбужденія, умѣлъ сохранить холодный расчетъ, и, зорко слѣдя за малѣйшими движеніями противника, мгновенно пользовался самыми незначительными его ошибками. Побѣждалъ тотъ, чьи приказанія относительно машины и руля исполнялись быстро, безъ раздумья и повтореній.

Механики наши должны были видѣть изъ этихъ упражненій, какъ много отъ нихъ можетъ зависѣть такой или иной исходъ тараннаго боя, какъ послушна должна быть машина малѣйшимъ приказаніямъ, какъ тщательно должно смотрѣть за уровнемъ воды въ котлахъ и какъ важна должность кочегаровъ, не говоря уже о машинистахъ.

Штурманскіе офицеры и рулевые могли понять, что отъ ихъ хладнокровной и быстрой исполнительности зависитъ все, и что имъ первымъ достанутся Георгіевскіе кресты вслучаѣ успѣха.

Всѣмъ ясно изъ этихъ упражненій, какъ важно сохранить полное спокойствіе и власть надъ собою въ тѣ моменты, когда малѣйшая нерѣшительность и смятеніе могутъ имѣть гибельныя послѣдствія.

Для будущихъ упражненій предлагаю принять слѣдующія правила:

1) Тѣ командиры, которымъ назначено состязаться, пріѣзжаютъ на тараны со своими рулевыми, сигнальщиками, штурманскимъ офицеромъ, инженеръ-механиковъ и кочегарами. Послѣднихъ берутъ только въ случаяхъ, если не посланы механическіе кондукторы эскадры.

2) Снявшись съ якоря, оба тарана идутъ на встрѣчу, оставляя другъ друга въ лѣвой рукѣ, и, когда будутъ бортъ-о-бортъ, кладутъ лѣво-на-бортъ, пока не уклонятся въ разныя стороны до 8 R. За этимъ начинается маневрированіе по соображеніямъ командировъ, съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобъ не заходить за линію судовъ эскадры или предѣлы, какіе будутъ указаны.

3) При маневрированіи слѣдуетъ всѣми мѣрами избѣгать встрѣчныхъ столкновеній, прямыхъ или подъ косыми углами, хотя въ дѣйствительномъ дѣлѣ эти удары, можетъ-быть, единственно возможные, при равномъ искуствѣ. Намъ, къ сожалѣнію, необходимо избѣгать ихъ, дабы наши учебные тараны—первый опытъ въ этомъ дѣлѣ—могли дольше служить намъ для упражненія.

4) Къ таранамъ относятся позывные вымпела судовъ, командиры которыхъ управляютъ ими. Отвѣчать можно махаиіемъ ручнаго флага или даже платка.

5) Флагъ Ц означаетъ «окончить упражненія и подойти къ адмиралу для полученія приказаній».

6) Всѣмъ свободнымъ отъ службы позволяется присутствовать на таранахъ съ согласія командировъ ихъ, но съ условіемъ полнаго невмѣшательства. Мѣсто гдѣ имъ быть, чтобъ не мѣшать командиру тарана, зависитъ отъ его усмотрѣнія.

7) Исправленіе поврежденій лежитъ на тѣхъ, кто билъ встрѣчными ударами, на тѣхъ, чьи бока были обломаны, и на тѣхъ объ чьи бока поврежденъ фашинный шпиронъ.

Августа 2-го дня, 1868 года. № 54.

Идя изъ Кронштадта въ Біоркэзундъ двумя колоннами, мониторы разширили свои разстоянія во весь проливъ, но когда пришлось проходить узкость между мысомъ и камнями у Койвисты, они могли, однако, сблизить ихъ до-нельзя.

Подобнымъ образомъ, идя отъ ост. Нервы къ Гогланду, разстояніе между колоннами было безмѣрно велико, а между тѣмъ, когда пришлось огибать Гогландъ, колонны могли же сблизиться на приличное разстояніе. То же самое было входя въ Балтійскій портъ и идя въ Моонзундъ.

Неужели мы не можемъ идти въ надлежащемъ военномъ видѣ безъ того, чтобъ природа разставляла камни и мысы всюду, гдѣ мы ходимъ? И развѣ возможно, чтобъ служебное самолюбіе и любовь дѣла не доставили намъ тѣхъ же результатовъ?

Во всякомъ случаѣ, я имѣлъ право ожидать, что отряды войдутъ въ Гельсингфорсъ въ менѣе растянутомъ строѣ.

Августа 2-го дня, 1868 года. № 55.

Должность репетичнаго корабля не есть попугайская: только поднимать и спускать сигналы за Адмираломъ. Завѣдующимъ этою частію на корабляхъ нужно понимать, что дѣйствія ихъ должны быть осмыслены. Если Адмиралъ спустилъ сигналъ, касающійся какого либо судна, которое его не видѣло, то репетичный долженъ держать сигналъ, пока онъ не будетъ отмѣненъ, или пока на него не отвѣтятъ.

Этого не сдѣлалъ ни одинъ изъ репетичныхъ при уходѣ эскадры изъ Гельсингфорса, когда сигналъ со «Смѣлаго», бывшаго уже на взморьи, касался лодки «Молнія», находившейся еще на рейдѣ, гдѣ были репетичные. Имѣя надобность дѣлать другіе сигналы, Адмиралъ часто можетъ спускать поднятый, когда видитъ, что его правильно репетуютъ.

Повторяю: ни одно дѣйствіе не должно быть попугайствомъ, не должно имѣть и вида исполненія только формальности. Дѣло въ сущности; дѣло въ томъ, чтобъ цѣль достигалась.

Августа 11-го дня, 1868 года. № 61.

Никто не держитъ военныхъ силъ для того, чтобъ имѣть военныя силы, а всѣ тратятся на эту дорогую игрушку съ тою цѣлью, чтобъ она защитила ихъ интересы противъ кого придется, смотря по ходу политическихъ дѣлъ.

Такъ какъ на насъ, на личномъ составѣ дѣйствующаго флота, лежитъ окончательная обязанность, чтобъ милліоны рублей, удѣляемыхъ ежегодно государствомъ на свои морскія силы, были истрачены производительно, то надъ нами тяготѣетъ огромная отвѣтственность въ томъ, чтобъ предоставленныя намъ средства принесли въ данный моментъ всю ту пользу, велика она или мала, которую они въ состояніи принести.

Мы, адмиралы, капитаны, офицеры, унтеръ-офицеры, матросы, не для того чтобъ у насъ были адмиралы, капитаны, офицеры, унтеръ-офицеры и матросы, а для того, чтобъ было кому хорошо дѣйствовать пушками, машинами, рулями, чтобъ было кому распорядиться батареями пушекъ, бойко управиться каждымъ кораблемъ, толкомъ распорядиться всѣми кораблями и все это для одной всегдашней цѣли — боя.

На Васъ, пойдутъ со скоростью не менѣе, но гораздо болѣе 10-ти узловъ и Вы конечно не будете подставлять бокъ свой, а также пойдете съ возможною быстротою прямо на непріятеля. Таранить шпирономъ или миною, скажемъ, Вы умѣете, но вѣдь и пушки у Васъ не для баласта! Взаимная скорость Ваша и непріятеля будетъ узловъ 20: много ли Вы успѣете сдѣлать выстрѣловъ съ разстоянія даже 1000 саженей? Хотя противъ брони, да еще наклонной къ Вамъ, съ этого разстоянія рано начинать огонь, но положимъ для примѣра, что Вы начали его съ 1000 саженей: чрезъ сколько времени флоты сойдутся, имѣя по 10 узловъ? Минутъ черезъ шесть одни

врѣжутся въ другихъ. Послѣ перваго Вашего выстрѣла, Вамъ нужно успѣть зарядить вновь, опредѣлить новое разстояніе до непріятеля, передать его къ пушкамъ, по немъ переставить прицѣлъ, опустить дуло и выпалить мѣтко. Много ли же разъ Вы успѣете выпалить? Вотъ гдѣ вопросъ! Доискивайтесь его разрѣшенія теперь, въ мирное время, потому что завтра, можетъ быть, получите повелѣніе прилагать къ дѣлу Ваши свѣдѣнія и дать отчетъ въ томъ, что деньги, издержанныя казною на наше военно-морское воспитаніе въ теченіи многихъ лѣтъ, или десятковъ лѣтъ, были истрачены разумно.

Разсмотримъ хотя выстрѣлъ, о которомъ мы сейчасъ говорили. Офицеръ, который невѣрно опредѣлилъ разстояніе до непріятеля, или тотъ, у котораго комендоръ второпяхъ не поставилъ прицѣла на надлежащее возвышеніе, — чрезъ что выстрѣлъ долженствовавшій быть роковымъ для противника, ушелъ въ воздухъ, — не израсходовалъ ли каждый изъ нихъ втунѣ ту часть сотенъ милліоновъ, которыхъ стоило правительству строить поколѣнія кораблей, воспитывать практикою поколѣнія военныхъ офицеровъ? Тотъ офицеръ подъ надзоромъ котораго рулевой вильнулъ вправо, когда нужно было покатиться влѣво, не виноватъ ли онъ на милліоны рублей въ томъ, что залпъ вышелъ не вѣренъ или шпиронъ проскользнулъ мимо врага?

И такъ все лежитъ на насъ. Насъ будутъ чествовать какъ чествовали сподвижниковъ Тегетгофа, или топтать въ грязь направо и налѣво, какъ Персано и его подчиненныхъ. Сужденія объ насъ будутъ зависѣть только отъ успѣха или неудачи нашей, и никто кромѣ насъ, личнаго боеваго состава, не будетъ отвѣтчикомъ. Это извѣстно изъ примѣровъ всѣхъ временъ.

Будемъ же гоняться не за тѣмъ, чтобъ въ отчетныхъ вѣдомостяхъ о пальбѣ у насъ стояли высокіе проценты попавшихъ ядеръ, а употребимъ всѣ старанія, чтобъ пальба наша подходила возможно болѣе къ тѣмъ условіямъ, которыя предстоятъ въ дѣйствительномъ боѣ, т. е. будемъ стрѣлять съ неопредѣленныхъ зарапѣе разстояній и въ движущіеся предметы.

Поставьте огромный щитъ, отмѣрьте отъ него разстояніе и

наводите по получасу каждое орудіе: трудно ли будетъ въ отчетныхъ вѣдомостяхъ показать большой процентъ попавшихъ снарядовъ? Но таковы ли дѣйствительныя условія боя?

Поэтому, каждое изъ двухъ стрѣляющихъ у насъ судовъ будетъ имѣть на бакштовѣ щитъ. Они идутъ на встрѣчу одинъ другому, параллельно и полнымъ ходомъ, въ разстояніи около кабельтова между курсами, и затѣмъ расходятся на томъ же курсѣ, открываютъ и прекращаютъ огонь когда заблагоразсудится, а выйдя изъ выстрѣловъ поворачиваютъ разомъ на обратный курсъ по сигналу старшаго изъ двухъ и повторяютъ тѣже самыя дѣйствія. Число сдѣланныхъ и попавшихъ выстрѣловъ должно записываться за каждый рейсъ, встрѣчный и удаляющій, въ совокупности.

Августа 20-го дня, 1868 года. № 68.

Сегодня молодые матросы 6-го экапажа Егоръ Михайловъ и Гаврило Максимовъ состязались со всѣми нами въ находчивости и присутствіи духа. По непростительной оплошности, командиръ одного судна оставилъ ихъ исправлять щитъ, не предувѣдомивъ другаго, который разводилъ пары, чтобъ идти на палубу, а лица, которыя обязаны слѣдить за выстрѣлами своего судна, не увидѣли ихъ за парусиною щита, чрезъ что матросы эти подвергались батальному огню изъ орудій 60 ф. калибра.

Во время выстрѣловъ они ложились на плотъ щита, а въ промежуткахъ махали шапками, но ни на флагманскомъ кораблѣ подъ моимъ флагомъ, ни на другихъ судахъ, никто ихъ не замѣчалъ. Тогда они догадались обрубить одинъ изъ дректовъ, чтобъ щитъ повернуло по вѣтру и тѣмъ остановилась пальба, а потомъ обрубили и другой дректовъ, не потерявъ даже оружіе свое—топоръ.

Настоящіе военные люди, хотя на службѣ всего съ 1868 года!

Они выдержали отлично экзаменъ въ наилучшей академіи и, если будутъ хорошо вести себя, такіе обстрѣленные мо-

лодцы пойдутъ далеко и навѣрное при первой войнѣ заслужатъ георгіевскіе кресты какимъ нибудь подвигомъ, особенно тотъ изъ нихъ, Михайловъ, который до сихъ поръ былъ кучеромъ въ Саратовѣ.

Не за то, что по нимъ стрѣляли—это для нихъ хорошая школа,—но въ отличіе за то что они не потерялись посреди свиста ядеръ, направленныхъ прямо на нихъ, даю имъ по 3 руб. сереб., а сигнальщику Ѳедору Жеребенкову, который не разгильдяйствовалъ на вахтѣ и первымъ увидѣлъ ихъ съ батареи «Нетронь-Меня»,—рубль серебромъ за исправность.

Командиру фрегата «Петропавловскъ» предлагаю записать эти деньги въ расходъ изъ суммы, имѣющейся въ моемъ распоряженіи для призовъ при различныхъ состязаніяхъ.

Сентября 2-го дня, 1868 года. № 77.

Отмѣна всякихъ буйковъ при стрѣльбѣ въ цѣль побудила всѣхъ обратить вниманіе на угломѣрныя средства опредѣлять свое разстояніе отъ предмета и ни сколько не повредила мѣткости нашей пальбы. Напротивъ, мы перещеголяли прошлогоднюю, при несравненно болѣе трудныхъ обстоятельствахъ, идя встрѣчно къ неподвижному щиту или отъ него. Что касается стрѣльбы въ буксируемые щиты, то пробы наши указали какъ ихъ нужно строить въ будущее время и, хотя въ нихъ попадали не много, но мнѣ гораздо пріятнѣе видѣть на нихъ маленькую царапину, чѣмъ ядро въ яблокѣ неподвижнаго щита: одно—дѣло, другое—игрушка, игра въ пушечки, которая уже не по нашему возрасту. При состязательной стрѣльбѣ обстоятельства были, по необходимости, болѣе легкія, но сравнительно съ прошлогоднею были тяжелѣе и блистательно выказали пользу учебнаго артиллерійскаго корабля.—Мы не могли напастись щитовъ и должны были стрѣлять въ развалины ихъ! Тутъ нарѣзная артиллерія щегольски отличалась, хотя и гладкостѣнныя пушки невольно возбуждали по временамъ восторгъ. Жаль только, что былъ штиль—его не закажешь къ бою.

Благодарю командировъ, благодарю артиллерійскихъ и штурманскихъ офицеровъ, батарейныхъ командировъ и командировъ кораблей, прошу г.г. флагмановъ принять изъявленіе моей искренней признательности, но ради Бога не будемъ самонадѣянны! Мы подвинулись значительно впередъ въ настоящую кампанію—это безспорно—но мы все еще недалеко: безъ волненія и качки на рейдѣ, гдѣ хорошій штурманъ по множеству предметовъ можетъ безпрестанно знать мѣсто своего судна и тѣмъ провѣрять угломѣрныя указанія, наконецъ зная съ точностью высоту цѣли нашей,—это все еще не то, что можетъ встрѣтиться въ бою среди открытаго моря. Тамъ нужны другіе пріемы, съ которыми необходимо знакомиться заранѣе, напримѣръ: точное измѣреніе крошечныхъ угловъ между горизонтомъ и ватерлиніею, быстрое единовременное пеленгованіе съ двухъ оконечностей корабля и т. п.

Будемъ стремиться идти впередъ, какъ идемъ, и да не почіемъ на лаврахъ изъ разщепленныхъ щитовъ!

Сентября 6-го дня 1868 года. № 83.

Важное дѣло полная исправность военнаго корабля во всѣхъ мелочахъ. Мы могли видѣть это въ маломъ размѣрѣ на нашихъ лодкахъ таранахъ. Въ первоначальныхъ, пробныхъ упражненіяхъ въ тараненіи, всѣ желали имѣть лодку «Приливъ», а не «Гулъ», потому что первая лучше ходила. Когда же настало состязательное упражненіе, открывшій его по жребію, командиръ парохода «Ильмень» лейтенантъ Яновъ, съ самаго начала началъ побѣждать лодку «Приливъ» лодкою «Гулъ». Переходя за тѣмъ втеченіе одного дня 12 разъ изъ однѣхъ рукъ въ другія, и каждый разъ на короткое только время, на лодкѣ «Приливъ» къ концу дня котлы оказались текущими, якорь не поднятымъ до мѣста и буровившимъ въ водѣ и даже одинъ изъ боковыхъ рулей опущенныхъ кѣмъ-то, новороченнымъ и такъ оставленнымъ.

Вполнѣ искусно воспользовавшись исправностію лодки «Гулъ», лейтенантъ Яновъ, со своимъ боевымъ штабомъ, былъ

въ состояніи цѣлый день съ утра до вечера побѣждать. Механикъ его, прапорщикъ Иванъ Александровъ, отлично поддерживалъ пары и управлялъ машиною; прапорщикъ штурмановъ Павелъ Салтановъ превосходно исполнялъ что относилось до руля; словомъ все было исправно, и успѣхъ увѣнчалъ дѣло.

Въ промежутокъ, однако же, одного дня роздыха, лодка «Приливъ» была приведена въ сравнительную исправность, машина и котлы вновь пересмотрѣны, и капитанъ-лейтенантъ Гольдбахъ, которому по жребьевой очереди пришлось управлять ею, началъ съ того, что побѣдилъ тріумфально носящаго на пароходѣ «Ильмень» числительный флагъ Лейтенанта Янова, а за тѣмъ продолжалъ цѣлый день побѣждать всѣхъ командировъ и штабъ-офицеровъ, которымъ по очереди доставался въ руки, такъ недавно еще побѣдоносный «Гулъ».

Состязанія начаты были позже чѣмъ въ первый день, и потому капитанъ-лейтенантъ Гольдбахъ успѣлъ въ тотъ день состязаться только съ десятью лицами, тогда какъ Лейтенантъ Яновъ побѣдилъ 12.

Весьма пріятно видѣть твердую рѣшимость капитанъ-лейтенанта Гольдбаха непремѣнно побѣдить, и я радъ, что она увѣнчалась успѣхомъ, но жаль, что механикъ, прапорщикъ Богомоловъ, привелъ котлы «Прилива» въ такое состояніе, что нельзя было продолжать состязанія на слѣдующее утро. Отъ поднимания паровъ выше назначеннаго для лодокъ давленія и отъ того, что не обращали должнаго вниманія на оголеніе топокъ и трубокъ, котлы, и прежде уже ослабленные, что называется сожжены и «Приливъ» долженъ возвратиться въ Кронштадтъ на буксирѣ. Въ бою нужно многимъ рисковать, чтобы достичь своей цѣли, но когда у насъ на всѣхъ всего двѣ лодки, нельзя не беречь котлы. Черезъ это я лично и многіе штабъ офицеры лишились возможности состязаться въ тараненіи; черезъ это и побѣда вообще вышла не полная: побѣждено только 10, вслѣдствіе чего и числительный флагъ остался на пароходѣ «Ильмень».

Сказавши эту правду, я все таки считаю справедливымъ (подобно тому, какъ я сигналомъ изъявилъ благодарность

лейтенанту Янову) объявить капитанъ-лейтенанту Гольдбаху, что состязаніе 5-го Сентября дѣлаетъ ему большую честь и выказываетъ его военныя дарованія.

Предлагаю командиру фрегата «Петропавловскъ» выдать изъ суммы на призы, для рулевыхъ: парохода «Ильмень» 5 руб., «Соломбола» (бывшимъ съ капитанъ - лейтенантомъ Гольдбахомъ) 4 руб.—Сверхъ того, машинной прислугѣ парохода «Ильмень» 5 руб.

Іюня 11-го дня 1869 года. № 22.

Я видѣлъ вчера, что у насъ все еще не совсѣмъ вывелось закладываніе задняго фока галса, на шлюпкахъ съ разрѣзнымъ фокомъ, за гакъ на мачтѣ. Предлагаю тѣмъ, кому не понятенъ мой приказъ № 27, отъ 2 Іюля 1868 года, попросить истолкованія его другихъ, или лично спросить у меня объясненія.

Генералъ-Адъютанта Г. И. Бутакова I.

Іюня 11-го дня 1869 года. № 24.

Съ тѣхъ поръ, какъ Эриксоны и Кользы стали отнимать у насъ по немножку паруса, я замѣчаю, что при постановкѣ на якорь сталъ утрачиваться красивый и осмысленный маневръ быстраго прихода противъ вѣтра. Между тѣмъ винтъ, или колеса, конечно, не хуже бизани могутъ поставить корабль въ надлежащее положеніе, такъ что нѣтъ надобности предоставлять вѣтру медленно дѣйствовать на корпусъ, да еще, въ большей части случаевъ, на низменный.

Іюня 16-го дня 1869 года. № 30.

Относительно шлюпочныхъ гонокъ, прошедшія двѣ кампаніи установили у насъ различныя обычаи, которые еще не были обращены въ правила.

Такъ какъ, къ этимъ обычаямъ мнѣ хочется присоединить нѣкоторые новые, то перечисляю здѣсь, какъ именно я намѣренъ въ будущемъ производить шлюпочныя гонки, какъ подъ парусами, такъ и на веслахъ, сначала буду говорить о первыхъ.

Предварительнымъ сигналомъ назначается приблизительное время гонки, которое можетъ болѣе или менѣе измѣняться отъ условій погоды.

Когда отъ адмиральскаго корабля протягивается перлинь (съ буйками черезъ каждые 10 саж.), то эскадра видитъ, что близокъ моментъ сбора для гонки. Поэтому, когда послѣ того поднимается шлюпочный флагъ на гротъ-брамъ-стеньгѣ адмиральскаго корабля, всѣ знаютъ, что слѣдуетъ идти къ адмиралу и браться за буйки, посомъ къ перлиню.

Передъ подъемомъ шлюпочнаго флага, т. е. когда всѣ шлюпки еще у своихъ кораблей, указывается сигналомъ которымъ кораблямъ поднять брантвахтенные флаги. Промежутокъ между тѣми двумя кораблями съ брантвахтенными флагами, которые смежны между собою, служатъ какъ бы воротами для выхода шлюпокъ изъ центра эскадры. Прочіе брантвахтенные флаги показываютъ которые корабли должны огибать, включая сюда и промежуточные между ними.

Когда шлюпки установятся на перлинѣ, первый пушечный выстрѣлъ предваряетъ ихъ чтобы готовились. По второму— онѣ ставятъ мачты и паруса, бросая перлинь и устрѣмляются въ ворота.

По выходѣ изъ воротъ, шлюпки направляются *по солнцу*, чтобы обогнуть всѣ корабли съ брантвахтенными флагами.

Когда передняя изъ гонящихся шлюпокъ, обогнувъ эскадру, начнетъ приближаться къ воротамъ, то новый пушечный выстрѣлъ обозначитъ, что гонка должна продолжаться еще одинъ кругъ. Если при вторичномъ подходѣ передней изъ шлюпокъ къ воротамъ, будетъ опять пушечный выстрѣлъ, то всѣ должны огибать эскадру въ третій разъ, и т. д.

Когда-же при подходѣ передней шлюпки къ воротамъ не сдѣлано выстрѣла, то значитъ болѣе обходовъ вокругъ эскадры не требуется и шлюпки должны спѣшить къ тѣмъ двумъ

кораблямъ, на которыхъ будутъ подняты полуденные флаги Эти флаги обозначаютъ линію окончательнаго предѣла гонки, и шлюпки считаются выигравшими по мѣрѣ прихода носа ихъ на линію между гакабортами предѣльныхъ кораблей, не взирая на то, близко или далеко онѣ отъ каждаго изъ нихъ.

Гонки на веслахъ предполагается производить подобнымъ образомъ. По призывѣ, шлюпки становятся на перлинь, но берутся за него кормою или носомъ, смотря по указанію судей гонки.

Такъ какъ всѣмъ нельзя помѣститься на перлинѣ, то сначала становятся на него гички, а прочія шлюпки держатся на веслахъ внѣ направленія гонки. Когда гички уйдутъ, на перлинѣ немедленно занимаютъ мѣста катера и барказы, а послѣ ихъ ухода—шестерки, четверки и двойки.

По пушечному выстрѣлу шлюпки идутъ въ ворота и за тѣмъ гоняются *по солнцу* кругомъ эскадры или той части ея, которая обозначена брантвахтенными флагами, поднятыми на нѣкоторыхъ судахъ. Возвращаются онѣ къ линіи предѣла гонки, то есть къ судамъ съ полуденными флагами черезъ тѣ же ворота.

Іюля 8-го дня 1869 года. № 42.

Есть многія мелочи, на которыя въ прошедшія кампаніи еще рано было обращать серьезное вниманіе, но которыя, тѣмъ не менѣе, составляютъ одну изъ необходимыхъ принадлежностей военнаго судна.

Въ числѣ ихъ особенно колетъ глазъ, когда видишь прекрасную шлюпку, у которой на ходу не убрана часть кранцевъ, или же бухта фалиня, а на бакштовѣ или у борта—не всѣ кранцы выкинуты, или же выкинутые неровно висятъ. Особенно часто встрѣчается послѣднее. Случается также видѣть, что шлюпки на боканцахъ неровно подняты.

Говоря о шлюпкахъ, не могу не обратить вниманія на то, что флагштоки должны быть правильно установлены, и особенно непріятно видѣть носовой изъ нихъ наклоненнымъ впе-

редъ или назадъ отъ вертикальнаго положенія, не говоря уже о кормовомъ, стоящемъ неправильно.

На судахъ, снявшихся съ якоря, встрѣчаю еще не обтянутую канатную цѣпь, не туго натянутые кливеръ-фалы или задпія шкаторины бизаней и т. п.

Педантизмъ въ укладкѣ коекъ, который служитъ однимъ изъ признаковъ заботливости о пристойномъ видѣ военнаго корабля, не лишняя вещь на немъ.

Не перечисляя разомъ всѣхъ подобныхъ мелочей, обращаю на нихъ вниманіе, чтобы мнѣ рѣже приходилось указывать на нихъ сигналами, хотя новый сводъ и очень удобенъ для этого.

Іюля 15-го дня 1869 года. № 50.

До сихъ поръ я успѣлъ только сказать моимъ сослуживцамъ сигналомъ, что имъ я обязанъ той высокой чести, которой удостоилъ меня Милостивый Монархъ, и словесно выразить пожеланіе каждому изъ нихъ того-же званія генералъ-адъютанта, которое они мнѣ доставили своими трудами. Безъ того полнаго содѣйствія, безъ той любви своего дѣла, просящей и ищущей примѣненія, которыя я встрѣчаю на каждомъ шагу и которыя составляютъ счастіе начальника, я не могъ бы совсѣмъ показывать ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ нашу эскадру въ первый мѣсяцъ плаванія, имѣя треть рекрутъ въ командахъ; пожеланіе моимъ сослуживцамъ со временемъ званія генералъ-адъютанта, тоже не есть легкомысленная фраза или не сбыточный комплиментъ, ибо исполненіе его зависитъ вполнѣ отъ каждаго изъ нихъ. Не слѣдуетъ только разбрасывать свои силы, не нужно бросаться въ жизни отъ предмета къ предмету, или предаваться унынію при неудачахъ. Человѣку суждена трудовая доля, и избравъ разъ направленіе своей дѣятельности, нужно держаться его всѣми помыслами своими.

Посѣщеніе ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ нашего морскаго лагеря и милостивыя слова, которыми онъ осчастливилъ насъ, показали русскому флоту, что въ глазахъ Царя онъ не стоитъ на вто-

ромъ планѣ въ дѣлѣ защиты интересовъ государства. Благодаря флагмановъ и командировъ своихъ судовъ за усердіе и успѣхи, нашъ ИМПЕРАТОРЪ выразилъ намъ, что сознаетъ *многотрудность* нашей задачи, такъ какъ служба наша состоитъ изъ многихъ спеціальностей, каждая изъ которыхъ способна занять весь умъ человѣка.

Такія слова, сказанныя изъ подъ сердца самимъ ГОСУДАРЕМЪ и самодержцемъ громадной имперіи русской, глубоко трогательны и знаменательны! Намъ-ли послѣ нихъ, не предаваться всею душою своему дѣлу.

Чрезъ три дня послѣ Высочайшаго посѣщенія эскадры, я имѣлъ счастіе представиться ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ въ Царскомъ Селѣ въ новомъ своемъ званіи. ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО вновь благодарилъ меня за наши успѣхи и усиліе довести эскадру до возможнаго совершенства.

Вмѣстѣ съ тѣмъ нашъ Генералъ-Адмиралъ телеграммою изъ Висбадена, милостиво поздравляя меня съ монаршею наградою, присовокупляетъ: Я счастливъ, что ГОСУДАРЬ былъ такъ доволенъ. Поблагодарите отъ Моего имени Моихъ дорогихъ моряковъ и выразите имъ сколько Я сожалѣю, что не могъ присутствовать. Надѣюсь видѣть васъ въ концѣ Августа.

Поздравляю моихъ сослуживцевъ съ этими драгоцѣнными словами и съ новымъ, предстоящимъ намъ, благодатнымъ посѣщеніемъ въ счастливую кампанію 1869 г.

Августа 7-го дня 1869 года. № 66.

Ночью 4-го Августа мнѣ привелось сдѣлать Управляющему Морскимъ Министерствомъ слѣдующую телеграмму:

«Вчера у Гогланда «Олегъ» и «Кремль» столкнулись. Фрегатъ утонулъ чрезъ 15 минутъ на 36 саженяхъ. Погибло 16 матросовъ. Спасено 529 человѣкъ, благодаря порядку. Командиръ, офицеры, команда до послѣдняго момента исполняли долгъ съ самоотверженіемъ. Рапортъ привезу завтра».

Вотъ слова этого рапорта:

«Броненосную эскадру Его Императорскаго Величества постигло величайшее несчастіе. Послѣ двухдневнаго упраж-

ненія въ построеніяхъ и перестроеніяхъ, исполнявшихся съ безукоризненною правильностію при перемѣнѣ фронта въ половинѣ осьмаго часа вечера вчерашняго 3-го Августа, батарея «Кремль» и фрегатъ «Олегъ» столкнулись, причемъ послѣдній утонулъ черезъ промежутокъ около 15 минутъ. Совершенный штиль, близость всѣхъ судовъ эскадры и хладнокровная распорядительность какъ командировъ столкнувшихся судовъ, такъ и контръ-адмирала Керна и командировъ всѣхъ прочихъ кораблей, съ помощью Божіею и полнаго порядка, дали возможность спасти на шлюпкахъ командира, всѣхъ офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ и 497 нижнихъ чиновъ несчастнаго фрегата, отъ котораго остались на поверхности воды только верхушки брамъ-стенегъ въ шир. 60° 5′ 45″ N и долготѣ отъ Гринвича 27° 18′ O-й и семь гребныхъ судовъ. Изъ большаго экипажа въ 545 человѣкъ, только что сформированнаго и потому мало испытавшаго внезапныя случайности морскаго быта, мы недосчитываемся 16 человѣкъ.

Шканечный журналъ и казенный сундукъ спасены лицами, на обязанности коихъ это лежитъ по уставу.

Командиръ фрегата, капитанъ 1 ранга Майдель и старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Толбухинъ, спустились передъ моментомъ погруженія своего корабля на полуразбитый при столкновеніи, затонувшій катеръ, отцѣпивъ его съ трудомъ отъ талей, державшихъ его за фрегатъ, и потомъ были приняты шестеркою съ корвета «Витязь». Всѣ ростерные найтовы успѣли отдать, такъ что лѣвый барказъ, съ полубарказомъ въ немъ, благополучно всплылъ, во время погруженія фрегата, съ людьми бывшими на нихъ. Правый барказъ, также съ катеромъ въ немъ, всплылъ, но опрокинутый и перебитый ударомъ грота-рея, во время погруженія фрегата. Офицеры были распредѣлены по бортамъ для наблюденія за порядкомъ посадки на шлюпки; койки были вынуты изъ сѣтокъ, чтобы вмѣстѣ съ люками и тому подобными деревянными вещами служить временнымъ средствомъ для удержанія на водѣ людей, которые не успѣли бы попасть въ шлюпки.

У батареи «Кремль» въ узкомъ таранномъ отдѣленіи набѣ-

жало воды до 7 футъ; но по выкачкѣ, течь не превышаетъ 1 дюйма въ часъ.

Сколько я разъяснилъ себѣ причину столкновенія, оно произошло такъ: какъ ни искусно командиры управляютъ теперь батареями нашими, прежде считавшимися «невозможными въ строю» по своей рыскливости, но есть особенности у этихъ судовъ не подчинимыя контролю. Разъ положивши руля, даже немного, для какой либо цѣли, полученное вращательное движеніе остановить скоро нѣтъ ни какой возможности. Эскадра шла строемъ фронта и всемъ надлежало, поворотившись разомъ вправо на 8 румб., поворотить послѣдовательно еще на 16 румб. «Кремль» передъ началомъ маневра, катившійся нѣсколько влѣво, не поспѣлъ, по этой причинѣ, поворотиться вправо вмѣстѣ съ другими и потому остался внѣ строя, въ который спѣшилъ войти. Между тѣмъ строй поворачивалъ послѣдовательно на 16 румб. вправо. «Кремля» обошла батарея «Первенецъ» и сталъ обходить фрегатъ «Олегъ», въ то время, когда «Кремль» уже положилъ лѣво руля для слѣдованія за «Первенцомъ». Видя подходящій «Олегъ» командиръ «Кремля» переложилъ руль и далъ задній ходъ машинѣ, но судно еще не успѣло получить задняго хода и произошло столкновеніе. Ударъ, однакоже, былъ не особенно силенъ, и даже бушпритъ «Кремля» уцѣлѣлъ.

Быстрое потопленіе надлежитъ приписать: гнилости фрегата, въ который легко вошелъ шпиронъ, большому запасу угля и тяжести машины и артилеріи, а также полнымъ водою котламъ. Шпиронъ попалъ въ машинное отдѣленіе и командиръ фрегата немедленно получилъ донесеніе, что топки у печей заливаетъ. Одно за другимъ слѣдовали донесенія о томъ, что вода наполняетъ кубрикъ, что она подошла подъ батарейную палубу, что она выступаетъ въ батарею.

При такихъ обстоятельствахъ онъ послалъ сначала завести тали на мачты для спуска барказа, сдѣлалъ сигналъ «терплю бѣдствіе», распоряжался спускомъ гребныхъ судовъ, правильною посадкою людей на шлюпки и наконецъ — уходомъ ихъ въ роковой моментъ, чтобъ не были втянуты въ водоворотъ.

Обо всѣхъ офицерахъ, гардемаринахъ, кондукторахъ и нижнихъ чинахъ, капитанъ отзывается съ большою похвалою.

Если взять во вниманіе, что изъ 15 минутъ собственно на спасеніе людей пришлось никакъ не болѣе десяти, то нельзя не признать, этотъ отзывъ вполнѣ заслуженнымъ и становится очевиднымъ, какой строгій порядокъ и дисциплина обнаружены при гибели фрегата «Олегъ», экипажъ котораго, съ самоотверженіемъ исполнялъ до послѣдняго момента всѣ приказанія своихъ хладнокровныхъ и распорядительныхъ начальниковъ, готовясь къ погруженію на дно.

Всѣ они потеряли все свое имущество и деньги.

Такъ быстро подоспѣвшая для спасенія людей помощь шлюпками съ другихъ судовъ, на полномъ ходу занятыхъ въ то время эволюціями, я надѣюсь, будетъ признана превосходнымъ и вполнѣ бойкимъ морскимъ маневромъ, заявляющимъ, не менѣе предъидущаго, о порядкѣ и военномъ духѣ на судахъ ввѣренной мнѣ эскадры».

По внезапному результату своему, это столкновеніе составляетъ рѣдкое событіе въ морскихъ лѣтописяхъ; тяжко быть очевидцемъ такого несчастія, тяжело понести такую потерю, и прискорбно лишиться одного изъ средствъ пріучать къ морскому дѣлу большое число офицеровъ и матросовъ, но въ тоже время этотъ случай доставилъ мнѣ огромное удовольствіе по тѣмъ качествамъ, которыя онъ вызвалъ наружу среди командъ эскадры. Находчивость и хладнокровіе, съ которыми слетѣлись всѣ суда и ихъ шлюпки на помощь гибнущимъ товарищамъ— выше всякой похвалы! Полный порядокъ, сохраненный командиромъ фрегата «Олегъ» въ только что сформированной командѣ, когда одно за другимъ слѣдовали такія потрясающія донесенія о близости гибели, выказалъ рѣдкія качества капитана 1 ранга Майделя и какими молодцами онъ командовалъ. Служившіе на «Олегѣ» въ 1869 г. офицеры, гардемарины, кондукторы и нижніе чины имѣютъ полное право съ гордостью вспоминать эту кампанію.

Понятно, что командиръ батареи «Кремль» сокрушается отъ мысли, что именно ея шпиронъ былъ непосредственною причиною потопленія фрегата, но не должно забывать, что если,

изъ двухъ столкнувшихся, его корабль оказался несравненно крѣпче и опаснѣе другаго, то это была случайность отъ него независѣвшая. Могло быть и на оборотъ, еслибъ вслѣдствіе того-же сцѣпленія обстоятельствъ, столкнулись не эти именно суда. Могло даже зависѣть отъ случая, что при совершенно тѣхъ же условіяхъ столкнулись бы точно также тѣ-же командиры, а взаимный вредъ былъ бы ничтожный. Случись вмѣсто «Кремля», «Пересвѣтъ», однолѣтокъ «Олегу» и такой же старый деревянный фрегатъ: снесъ бы себѣ бушпритъ, много что мачту, и тѣмъ бы все кончилось! Все зависѣло отъ сравнительной конструкціи. Мы же всѣ знаемъ, знаетъ и высшее начальство неустрашимость и находчивость капитана 2 ранга Корнилова, и какъ превосходно онъ всегда управлялъ мониторомъ «Смерчъ»; мы хорошо видѣли какъ батарея «Кремль» въ его рукахъ постоянно соперничала во всемъ съ лучшими судами эскадры по бойкости дѣйствій и управленія и какъ, лишившись прошлогоднихъ опытныхъ рулевыхъ, командиръ «Кремля» быстро успѣлъ, подобно своимъ товарищамъ, подчинить себѣ это тяжелое и капризное судно, обратить его главный недостатотокъ — чрезмѣрную рыскливость, въ доброе качество, — отличную поворотливость. Но конечно, есть предѣлы всякому искуству, и быстропослушными при перемѣнѣ требованій, эти батареи никогда и ничѣмъ не сдѣлаешь, а перемѣнять свои требованія, да еще при совмѣстномъ плаваніи многихъ судовъ, всегда можетъ придтись. Повторяю: глубоко жаль, что такъ вышло, но еще разъ говорю: не должно преувеличивать себѣ всю невзгоду, тѣмъ болѣе, что она послужила новымъ свидѣтельствомъ крѣпости нервовъ и высокихъ военныхъ достоинствъ капитана 2 ранга Корнилова. Хладнокровныя и вполнѣ соотвѣтственныя потребностямъ распоряженія его машиною и рулемъ въ виду угрожающей опасности столкновенія, полное присутствіе духа, съ которымъ онъ первымъ прислалъ шлюпки къ «Олегу», хотя у самаго была течь, еще не вполнѣ выяснившаяся, а также и то обстоятельство, что онъ отлично управился съ течью въ шкиперномъ отдѣленіи, вполнѣ подтверждаютъ это. Его же катеръ съ мичманомъ Гриппенбергомъ успѣлъ спасти упавшаго при столкновеніи въ воду матроса съ

«Олега». Все это такія доказательства, какихъ не изобрѣсти ни какому юристу. Превосходно подскочилъ къ «Олегу» и «Первенецъ», такъ близко, что многія шлюпки могли дважды перевести на него людей съ тонувшаго фрегата, а «Витязь» молодецки успѣлъ спустить своевременно даже барказъ изъ ростеръ. Юный по составу команды своей «Пересвѣтъ» тоже не положилъ охулки на руку, не говоря уже о фрегатѣ «Петропавловскъ».

Приношу душевную признательность всѣмъ моимъ сослуживцамъ. Рѣдки такіе несчастные случаи, но они то и показываютъ какой у кого закалъ нервовъ и способствуютъ къ большему укрѣпленію ихъ.

Тепло молились мы на панихидѣ по погибшимъ товарищамъ нашимъ; усердно благодарили Бога за спасеніе такого множества ихъ! Будемъ уповать на милосердіе Его, безъ воли Котораго ни одинъ волосъ не спадетъ съ головы человѣческой. Изобрѣтательнымъ умамъ предстоитъ придумать для шпироновъ удобные намордники, подобно тому, какъ извѣстный французскій вице-адмиралъ Парисъ предлагалъ сдѣлать самые шпироны выемными для мирнаго времени. Съ огнемъ, говорятъ, нельзя шутить, а вѣдь шпироны сильнѣе всякаго артиллерійскаго огня. Сраженіе бываетъ полчаса, а желѣзныя суда плаваютъ четверть столѣтія.

Августа 21-го дня 1869 года. № 73.

Во время эволюцій нашихъ вчера, на одномъ изъ мониторовъ, по ошибкѣ, положили руль лѣво на бортъ въ то время, когда всѣ прочіе, какъ и слѣдовало положили право на бортъ. Такіе случаи бывали нерѣдко и прежде, особенно когда я плавалъ съ 40 канонерскими лодками. Была сдѣлана ошибка и на одномъ фрегатѣ, отъ которой могло бы потонуть стоящее на якорѣ судно. Хотѣли дать задній ходъ, а повернули ручку телеграфа на тихій передній. Ни «Олегъ» ни «Кремль» 3 Августа не сдѣлали ничего подобнаго, но «Олега» нѣтъ, а мониторы всѣ цѣлы и ни одна канонерская лодка не погибла въ 1861 и 1862 годахъ.

Такъ иногда рѣзкая ошибка пройдетъ даромъ въ нашей службѣ, иногда же ни какая безошибочность не спасетъ отъ бѣды. Желательно, чтобы мы менѣе ошибались впредь, особенно на тѣхъ судахъ, которые не имѣютъ двухъ винтовъ и слѣдовательно не могутъ легко отшвырнуть свой носъ въ другую сторону.

Сентября 2-го дня 1869 года. № 78.

3-го іюля мои сослуживцы видѣли, что можетъ сдѣлать мина одного судна другому. Совѣтую всѣмъ съѣздить на «Филоктетъ» (*) взглянуть что могутъ сдѣлать непріятелю наши паровыя шлюпки, когда онѣ вооружены минами.

Благодарю Лейтенанта Терентьева.

Въ будущую кампанію съ каждаго корабля, имѣющаго паровую шлюпку, будетъ избранъ одинъ офицеръ къ изученію управленія минами. Желающимъ попасть въ число ихъ, рекомендую записаться въ минную школу на предстоящую зиму.

Минерамъ унтеръ-офицеру Моряшинову и матросу Егорову, бывшимъ на паровыхъ катерѣ и барказѣ, выдать по 5 руб., прочимъ же пяти и машинистамъ по 3 рубля. Матросамъ и кочегарамъ по рублю.

Сентября 4-го дня 1869 года. № 79.

Разслѣдованіе причинъ, по которымъ эскадра лишилась, во время этой гонки, одного офицера, двухъ матросовъ и двухъ шлюпокъ, приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ.

Въ массѣ шлюпокъ, шедшихъ отъ перлиня въ бакштагъ на пространствѣ между мониторомъ «Тифонъ» и пароходомъ «Соломбала» параллельно однѣ другимъ, шли близко полубарказъ съ фрегата «Петропавловскъ», мичманъ Паренаго, и нѣсколько подъ вѣтромъ позади его, барказъ съ этого-же фрегата; впереди и подъ вѣтромъ шелъ лейтенантъ Бенковичъ 1, на 12 весельномъ катерѣ съ батареи «Нетронь меня», кото-

(*) Парусный бригъ—блокшивъ.

рый, по неразъясненной причинѣ, вдругъ привелъ къ вѣтру и сталъ поперегъ другимъ шлюпкамъ. Полубарказъ съ «Петропавловска» тотчасъ спустился, чтобъ пройдти подъ кормою приведшаго къ вѣтру катера, но не успѣлъ миновать его, не ударивъ въ корму съ правой стороны, въ тоже время заворотивъ катеръ этотъ еще болѣе, до лѣваго галса. Барказъ-же съ фрегата «Петропавловскъ» успѣлъ спуститься и благополучно проскочить подъ кормою полубарказа мичмана Паренаго, потерявшаго ходъ отъ столкновенія. Трещины въ досках побудили лейтенанта Бенковича спустить паруса и срубить мачты, причемъ онъ сказалъ гребцамъ: «до берега успѣемъ дойти!» или что-то въ этомъ родѣ. Между тѣмъ, изъ другихъ шедшихъ въ бакштагъ шлюпокъ, полубарказъ съ фрегата «Пересвѣтъ», лейтенантъ Павелъ Деливронъ, огибая несчастный катеръ, стоящій поперегъ всѣмъ, накрылъ его парусами и задѣлъ топсель-шкотомъ за его бизань мачту, наклонивъ его такъ, что катеръ черпнулъ бортомъ и сталъ тонуть, чему способствовалъ чугунный баластъ. Топсель-шкотъ высучило, но поздно, а быстро поданная задними шлюпками помощь, не дала лейтенанту Деливрону возможности вернуться къ мѣсту гибели съ пользою. Вникая въ причины, могшія побудить лейтенанта Бенковича внезапно встать поперегъ всѣмъ идущимъ параллельно съ нимъ шлюпкамъ, затрудняешься объяснить это движеніе. Надѣялся-ли онъ успѣть выскочить впередъ другихъ на вѣтеръ, чтобъ его не заслонили парусами? Но подъ кормою парохода «Соломбала» шло вплотную много другихъ шлюпокъ, между которыми и пароходомъ не осталось для него мѣста!

Сначала можно было предположить, что движеніе къ вѣтру было невольное, т. е. что его толкнули въ корму прежде толчка, полученнаго отъ полубарказа «Петропавловска», но показаніе гребцовъ говоритъ только объ *одномъ* толчкѣ.

Жаль браваго офицера и двухъ хорошихъ матросовъ, погибшихъ для урока другимъ. Общее сочувствіе сослуживцевъ его выразилось посильною подпискою въ пользу вдовъ и дѣтей покойныхъ Бенковича и матроса Торхова, доставившею имъ болѣе 1200 руб. Благодарю мичмана Винокурова, который

тотчасъ убралъ паруса на шестеркѣ съ монитора «Смерчъ» и спасъ 7 гребцовъ. Благодарю мичмана Тырнова, спасшаго одного человѣка, на катерѣ съ фрегата «Пересвѣтъ» лейтенанта Ланга съ парохода «Соломбала» за спасеніе 3 человѣкъ и вообще очень благодаренъ тѣмъ офицерамъ, которые тотчасъ спустили паруса, чтобъ помогать бѣдствующимъ.

Другая шлюпка также утонула въ этотъ неблагополучный день. Мичманъ Румянцевъ, на 12 весельномъ катерѣ фрегата «Петропавловскъ», поворотивъ съ праваго галса, врѣзался съ подвѣтра въ средину вельбота батареи «Первенецъ», шедшаго правымъ галсомъ. Къ счастію всѣ люди и гардемаринъ Рождественскій успѣли перескочить на катеръ, захвативъ съ собою (право молодцы!) бизань мачту, румпель и нѣсколько уключинъ, прежде чѣмъ вельботъ пошелъ ко дну. Мичманъ Румянцевъ объясняетъ, что близость берега заставила его поворотить, а спуститься подъ корму вельбота онъ не рѣшился потому, что тамъ шла большая шлюпка параллельно вельботу и правымъ же галсомъ какъ и послѣдній, и что онъ не былъ увѣренъ, спустится ли эта большая шлюпка чтобъ съ нимъ разойдтись. Оказалось, однакожъ, что она спустилась же, когда онъ ударилъ вельботъ, и прошла подъ кормою его катера, т. е. офицеръ на ней предпочелъ нѣсколько потерять, чѣмъ рисковать пробить чужую шлюпку.

Былъ и третій случай столкновенія въ этотъ день. 12 весельный катеръ корвета «Витязь» шедшій правымъ галсомъ, ударили штевнемъ съ лѣвой близъ штевня. Виноватый боится попасть въ приказъ и не сказывается, а не боялся браться не за свое дѣло, т. е. за румпель въ гонкѣ, не умѣя управлять шлюпкою. Я и сигналомъ приглашалъ его сказаться, но... не хочу договаривать, а совѣстно мнѣ за него. Такихъ случаевь еще не представлялось въ нашей морской семьѣ, по крайней мѣрѣ въ плаваніи со мною.

Сентября 7-го дня 1869 года. № 84.

Достопамятная для насъ кампанія 1869 года навсегда запечатлѣется въ лѣтописяхъ Русскаго флота по двумъ противуположнымъ причинамъ.

Нашъ обожаемый ГОСУДАРЬ удѣлилъ цѣлые два дня отъ заботъ СВОИХЪ по огромной Имперіи Русской на посѣщеніе СВОЕГО флота и мы имѣли счастіе сдѣлать ихъ пріятными ЕМУ; въ эту же кампанію мы имѣли несчастіе лишиться фрегата «Олегъ». Но и такому большому горю нашему пришелъ на помощь милостивый и одобряющій нашъ ВЫСОЧАЙШІЙ приказъ отъ 26 августа № 810. Его Высокопревосходительство Управляющій Морскимъ Министерствомъ, препроводивъ его мнѣ, извѣстилъ, что противъ того мѣста доклада, посланнаго ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ о гибели фрегата «Олегъ», «гдѣ были «представлены, какъ выдающійся фактъ: распорядительность «начальствующихъ лицъ въ самую критическую минуту опас«ности, строгій порядокъ выше всѣхъ похвалъ на фрегатѣ, и «отвага со стороны всѣхъ чиновъ эскадры, ЕГО ВЕЛИЧЕ«СТВО изволилъ написать: *«да оно дѣйствительно такъ, за то Я не могъ хладнокровно прочесть рапортъ Бутакова. Но все это не новое и не удивляетъ Меня со стороны нашихъ моряковъ. Они показали себя опять тѣми же молодцами, какъ при крушеніи «Александра Невскаго»*.

Радуюсь, что въ моментъ спуска флага моего на фрегатѣ «Петропавловскъ» могу поздравить моихъ сослуживцевъ съ такимъ мнѣніемъ о нихъ нашего Всемилостивѣйшаго Монарха и еще разъ благодарю всѣхъ за добрую службу Ему.

Іюня 15-го дня 1870 года. № 10.

14-го Іюня командиру парохода «Ильмень» были вручены нужныя для доставленія въ Петербургъ бумаги, и лейтенантъ Яновъ, не спрося, можетъ ли онъ затѣмъ отправляться, уѣхалъ на пароходъ и снялся съ якоря. Ему былъ сдѣланъ сигналъ приблизиться къ адмиралу, но «Ильмень» стремился

въ Петербургъ безъ оглядки. Ему была выпалена пушка, когда онъ подходилъ къ форту Меньшиковъ, но «Ильмень» стремился въ Петербургъ безъ оглядки. «Ильмень» не только носитъ военный флагъ, но и принадлежитъ къ броненосной эскадрѣ.

Іюня 17-го дня, 1870 года. № 13.

Дабы кормовые флаги и гюйсы наши къ концу кампаніи не были слишкомъ изношены, они будутъ спускаться въ обыкновенныхъ обстоятельствахъ предъ наступленіемъ дождя. Изъ давнишней служебной практики моей у меня однакоже, осталось въ памяти, что на нѣкоторыхъ судахъ, дабы не опоздать за флагманскимъ кораблемъ въ подъемѣ флага и особенно гюйса, когда дождь пройдетъ, спускъ ихъ составлялъ одну лишь формальность: ихъ спустятъ, да тутъ же и оставятъ мокнуть пристопоренными къ фалинкамъ. Ожидаю, что и безъ такихъ уловокъ, всѣ будутъ исправно слѣдовать движеніямъ адмирала и въ то же время дѣйствительно сберегутъ свои флаги и гюйсы.

Іюня 30-го дня, 1870 года. № 21.

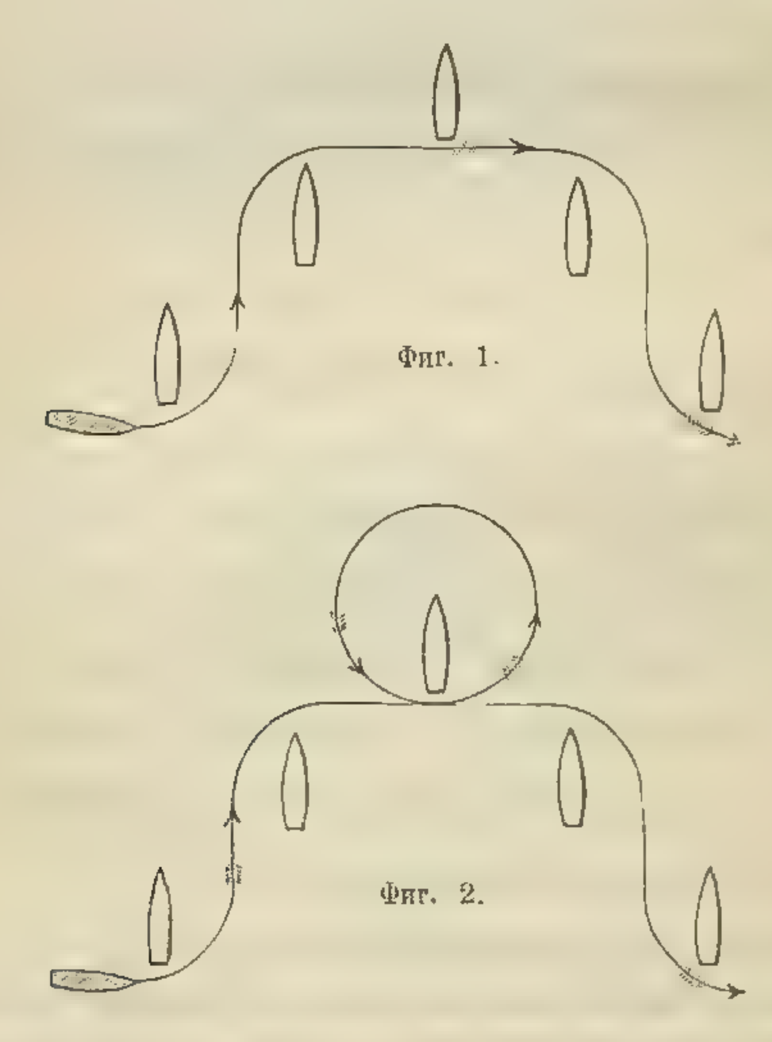
Когда пароходу «Ильмень», или другому разсыльному судну эскадры, приказано имѣть готовыми пары и командиру извѣстно, что предстоитъ идти куда либо со мною, то предлагаю: если тихо, поднять якорь, лишь только, усмотрятъ, что я отваливаю, и если я ѣду на шлюпкѣ съ того разсыльнаго судна, то вслѣдъ за подъемомъ якоря имѣть людей на шлюпочныхъ таляхъ и, сверхъ того бакштовъ готовымъ. При обыкновенныхъ обстоятельствахъ, лишь только шлюпка отдѣлится отъ воды, давать ходъ машинѣ.

Всѣмъ колеснымъ пароходамъ во всѣхъ случаяхъ, сколько нибудь крутыхъ заворотовъ, непремѣнно перевозить канатную тележку для углубленія того колеса, которое приходится далѣе отъ центра описываемаго круга, какъ при заднемъ, такъ и

при переднемъ ходѣ; при остановкѣ же машины немедленно углублять ближайшее къ центру колесо. Снимаясь отъ пристаней также пользоваться телѣжкою, чтобы одно колесо гребло сильнѣе другаго. Команда должна переходить къ самому борту вмѣстѣ съ телѣжкою, да и Г.г. офицерамъ нѣтъ причины не помочь своимъ вѣсомъ общему дѣлу. На пароходахъ, не имѣющихъ канатной телѣжки, тоже самое дѣлается переходомъ всѣхъ людей со стороны на сторону, при чемъ бываетъ выгодно приказать каждому взять изъ кранцевъ по ядру въ руки.

Іюля 6-го дня, 1870 года. № 29.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда во время крейсерствъ по промежуткамъ приходится оставлять угловой корабль диспозиціи въ сторонѣ, какъ показано въ фигурѣ 1 приложеннаго рисунка.



предлагаю Командирамъ мониторовъ огибать его, какъ показано въ фигурѣ 2.

Іюля 29-го дня, 1870 года. № 38.

Считаю не лишнимъ объявить по эскадрѣ приказъ написанный мною 26-го Іюля, но который по различнымъ обстоятельствамъ не поспѣлъ въ печать тогда же.

156 лѣтъ тому назадъ, въ мѣстности, гдѣ мы теперь, наши предки на галерахъ, судахъ небольшихъ сравнительно даже съ канонерскими лодками теперешняго времени, атаковали высокій шхерный фрегатъ съ нѣсколькими галерами и взяли ихъ абордажемъ. Эта тихая теперь мѣстность оглашалась тогда цѣлые два часа громомъ пушекъ, свистомъ ядеръ, командными возгласами, яростными криками рукопашной схватки, стонами и воплями пораженныхъ!

Упорно защищались храбрые шведы, настойчиво лѣзли противъ жерлъ пушечныхъ наши. Ядра, картечь, и духъ пороховой выхватывали десятки нашихъ, но остальные не унывая шли впередъ, карабкались и цѣплялись въ то время, когда ихъ тыкали пиками и штыками въ глаза и грудь, рубили имъ пальцы и руки палашами и топорами, опрокидывали ружейными выстрѣлами въ упоръ. Тѣ, которымъ удавалось влѣзть, должны были еще прорубать себѣ входъ на палубу сквозь обордажныя сѣтки, поднятыя надъ бортомъ фрегата, а въ это время ихъ также рубили, кололи и стрѣляли въ нихъ вплотную изъ ружей и пистолетовъ!

Слава тѣмъ и другимъ! Каждая сторона дралась отлично за свою родину, за свою военную честь! Нашихъ было больше числомъ, но шведы имѣли выгоду высокаго борта, заранѣе выбраннаго мѣста и сильной, по тогдашнему, артиллеріи.

Много было убитыхъ, очень многіе остались и въ живыхъ, но давно уже нѣтъ на свѣтѣ ни одного изъ нихъ! Утихла вражда двухъ народовъ и только имена героевъ сохранились въ исторіи, и память Гангеудской битвы записана на страницахъ ея яркими буквами. Миръ праху честно исполнившихъ свою обязанность храбрыхъ воиновъ той и другой стороны, покоящихся близъ памятника, воздвигнутаго у могилъ ихъ, заросшихъ высокимъ лѣсомъ.

Преданіе сохранило за скалою, на которой поставленъ гранитовый крестъ этотъ, названіе *мертвой горы*, а двѣ ближайшія къ ней бухточки прозваны въ народѣ *заливомъ мертвыхъ*, и *заливомъ душъ*. Если души усопшихъ могутъ видѣть что дѣлается здѣсь, то нашихъ предковъ удивитъ теперешній фрегатъ «Громобой» огромный въ сравненіи съ тогдашними кораблями, углубленный какъ тогда не углублялся ни одинъ корабль, и бойко пробравшійся сюда невѣдомыми фарватерами; а особенно понравятся имъ прогремѣвшія, въ честь ихъ салютъ, пушки мониторовъ, въ которыя можно бы вложить многія изъ тогдашнихъ пушекъ.

То была первая побѣда молодаго тогда флота нашего, и потому она особенно дорога русскому сердцу.

Теперь Россія наслаждается миромъ: но скажи слово Великій Государь нашъ—и мы не отстанемъ отъ нашихъ предковъ въ безстрашіи, съ которымъ они шли на смерть за Царя и Отечество.

Августа 8-го дня, 1870 года. № 44.

Ни одна изъ военныхъ парусныхъ яхтъ, находящихся при эскадрѣ, не удовлетворяетъ, по моему мнѣнію, тому, что можно назвать правильнымъ (не говорю: бойкимъ) управленіемъ. Гики, эти маленькіе шкунскіе гики, ни на одной не заваливаютъ до вантъ когда спускаются, и ко времени переноса гика во время поворота черезъ фордевиндъ гротъ ставятъ прямо, вмѣсто, того чтобы съ бакштага одного галса его прямо ставить въ бакштагъ другаго. Грота-дирикъ-фала никогда не отдаютъ спускаясь, и даже не подтягиваютъ грота-галсъ-оттяжекъ на тѣхъ изъ шкунъ, гротъ которыхъ не пришнурованъ къ гику. Задная шкаторина грота у всѣхъ слаба и перехвачена рифъ-шкентелями, не раздернутыми какъ слѣдовало бы; слабы-же шкаторины оттого, что гикъ боятся оставить на нихъ, а непремѣнно держатъ его на топенантахъ, тогда какъ роль топенантовъ должна начинаться только съ волненіемъ или когда отдаютъ дирикъ-фалъ. Грота-штаги тамъ, гдѣ есть топъ-штагъ, также нужны только при килевой качкѣ, а въ тихія

погоды могутъ быть взяты вдоль гротъ-вантъ. Приводя съ фордевинда, передніе шкоты не отдаютъ. Поворачиваютъ оверъ-штагъ съ неприличнымъ запасомъ, такъ что, пройдя подъ кормою въ бейдевиндъ, обходятъ носъ не бейдевиндомъ, а бакштагомъ и только изрѣдка галфиндомъ. Многое изъ этого могло бы имѣть хотя очень слабую отговорку, если бы на яхтахъ не было огромнаго числа командъ и изъ отборныхъ людей.

Двѣ трети кампаніи прошли. Ожидаю, что въ послѣднюю треть яхты научатся бойко и правильно управляться, и обходя эскадру будутъ успѣвать ставить и убирать всѣ прямые паруса свои.

Августа 18-го дня, 1870 года. № 50.

Въ одномъ изъ послѣднихъ нумеровъ газеты «С.-Петербургскія Вѣдомости» я встрѣтилъ приказъ мой по поводу Гангеудскаго памятника. Публиковавшій этотъ приказъ не спросилъ меня, желаю ли я этого и разрѣшаю-ли ему послать въ газеты то, что пишется для своего круга сослуживцевъ. Я не знаю, кому этотъ приказъ обязанъ своимъ появленіемъ въ публичныхъ листкахъ и не ищу знать этого, но считаю нужнымъ обратить вниманіе служащихъ на броненосной эскадрѣ на разницу между *напечатаніемъ и публикованіемъ.* Если мои приказы *печатаются*, а не списываются судовыми писарями, то это не значитъ, что они *публикованы.*

Августа 18-го дня, 1870 года. № 52.

Ну вотъ это хорошо, это бойко, когда яхта «Никса» дважды сряду дѣлаетъ то, что не всегда удается и хорошей шлюпкѣ! Благодарю, благодарю Капитана 2 ранга Осетрова за то, что онъ такъ ловко и вѣрно позвонилъ сегодня гротомъ въ колокольчикъ, висящій на выстрѣлѣ фрегата «Петропавловскъ» для шлюпочной гонки вокругъ фрегата, да еще позвонилъ во время поворота черезъ фордевиндъ.

Августа 19-го дня, 1870 года. № 55.

Въ настоящую кампанію мы получили отъ Петербургскаго порта въ Трапзундѣ двѣ таранныя лодки 19 Іюня, двѣ 1 Іюля, одну 7 Августа и послѣднюю изъ нихъ только 12 Августа, почему этотъ крайне полезный элементъ нашей практики далеко не принесъ намъ той пользы, какую бы мы извлекли изъ него при своевременномъ полученіи его. Все же тѣ, кому тараненіе было дѣломъ совершенно новымъ, успѣли предварительно попрактиковаться на лодкахъ, и затѣмъ мы могли попробовать дѣйствія *отрядовъ на отряды.* Малы были эти отряды — всего двѣ лодки въ каждомъ — но упражненіями ихъ выяснились нѣкоторые новые, чрезвычайно интересные факты, показавшіе, что таранныя упражненія наши имѣютъ не только ту пользу, что научаютъ насъ тому, что нужно дѣлать при тараненіи, но еще и ту, что указываютъ чего не надо дѣлать. Такъ, напримѣръ, оказалось, что при отличномъ управленіи своимъ тараномъ, можно утопить своего товарища, стараясь, разумѣется, нанести ударъ противнику. Одинъ отрядъ шелъ фронтомъ, а въ другомъ одна лодка была значительно впереди другой. На нее, естественно, направились обѣ непріятельскія, но положили руля нѣсколькими секундами позже чѣмъ нужно; отъ этого они протерлись вдоль ея борта и потомъ, не успѣвъ отклонить свои носы на прежній курсъ, стукнули другъ друга, — свой своего. Я очень радъ, что это случилось, потому что послужитъ ручательствомъ, что въ дѣйствительномъ дѣлѣ оно не повторится.

На дняхъ, когда нѣкоторыя исправленія въ машинахъ таранныхъ лодокъ будутъ сдѣланы только что пришедшимъ «Владиміромъ» у насъ опять будетъ тараненіе состязательное между 1 и 2 отрядами эскадры, имѣя на этотъ разъ по три лодки въ каждомъ отрядѣ. Начальниками каждой смѣны имѣютъ быть старшіе въ ней командиры и отъ нихъ зависитъ условиться со своими сподвижниками относительно сигналовъ и плана дѣйствій, которые прошу сообщить мнѣ записками. Начало атаки будетъ обозначаться спускомъ приготовительнаго флага на фрегатѣ «Петропавловскъ».

Августа 29-го дня, 1870 года. № 62.

Съ каждымъ годомъ и съ каждымъ разомъ, таранныя упражненія наши дѣлаются болѣе и болѣе интересными и полезными. Жаль только, что таранныя лодки и ихъ машины сильно ветшаютъ съ каждою кампаніею. Будемъ надѣяться, что въ виду великой пользы отъ этихъ упражненій, насъ не оставятъ безъ средствъ для нихъ на будущее время.

21-го Августа, во время состязательныхъ тараненій трехъ лодокъ на три другія, однѣ шли фронтомъ на непріятеля, другія клиномъ, иныя обратнымъ клиномъ, иныя строемъ пеленга. Каждый имѣлъ свои резоны на то, что онъ дѣлалъ, но выгоды того или другаго строя главнѣйше зависятъ оттого, какъ идетъ непріятель. Послѣ же перваго сближенія начинается отдѣльная дѣятельность каждаго корабля.

Больше всѣхъ побѣждала смѣна капитана 2 ранга Пилкина и на вопросъ: какой тактики онъ держался? Командиръ монитора «Тифонъ» отвѣчалъ: «я старался топить своихъ непріятелей, не заботясь много о томъ, что и они меня могутъ утопить».

Прекрасная тактика и единственная, чтобъ побѣждать! Идя въ бой считайте, что васъ убили, расколотили и утопили и, что васъ уже нѣтъ. Нѣтъ и вашего корабля, которымъ вы гордились; помощники ваши перебиты, перекалѣчены и не существуютъ. Ни одна изъ вашихъ попытокъ нанести вредъ непріятелю не удалась. Какъ нарочно въ самый важный моментъ вашей жизни вашъ рулевой засуетился и вмѣсто право положилъ лѣво руля, а всегда прежде былъ такъ хорошъ! Вы велѣли дать больше ходу, а въ это время свистнуло ядро мимо ушей старшаго офицера, и онъ разслушалъ только ....ше ходу и вообразивъ, что вы сказали мень-ше ходу, повернулъ такъ ручку машиннаго телеграфа, что вашъ шпиронъ проскочилъ мимо. Штурманъ вашъ сегодня надѣлъ револьверъ и саблю, и оттого всѣ его пеленги врали и только вводили васъ въ заблужденіе. Наконецъ въ моментъ, когда дымъ прочистился чуть-чуть, вы увидѣли непріятельскій корабль и поперегъ

курса; вы даете полный ходъ, но непріятель быстро проскочилъ мимо, а у васъ лопается штуръ-тросъ и вы врѣзались въ одинъ изъ своихъ кораблей, котораго вамъ было не видно за дымомъ, да еще въ Адмиральскій! Проклятый штуръ-тросъ, который вы второй годъ просили капитана надъ портомъ перемѣнить! Затѣмъ 600 фунтовое ядро пронизываетъ съ лѣвой стороны всѣ препятствія брони и угольныхъ ящиковъ и разбиваетъ въ куски цилиндръ вашей машины, а съ правой въ это время въ васъ врѣзывается громадный таранъ, распарываетъ вамъ бортъ и заднимъ ходомъ отходитъ Словомъ полная неудача, горе и бѣдствіе! Свершилось! Вы уничтожены, такъ что хлопотать не очемъ и волноваться нечего. Васъ не существуетъ, а есть на мѣстѣ васъ и вашего корабля какой-то призракъ корабля, сквозь который могутъ проходить свободно непріятельскія ядра и тараны, не измѣняя его ни въ чемъ; только вашъ таранъ не призракъ и съ этимъ вы идете въ бой.

И вдругъ, вмѣсто всѣхъ перечисленныхъ невзгодъ, ни старшій офицеръ вамъ не сдѣлалъ ошибки, ни рулевой не засуетился въ роковой моментъ, ни даже штурманъ не подходилъ къ компасу съ револьверомъ и саблею. Штуртросъ вашъ, какъ онъ ни плохъ, не лопнулъ, и хотя одному непріятелю дѣйствительно удалось проскочить у васъ передъ шпирономъ, но вы тотчасъ врѣзались въ другаго и утопили его. Правда, васъ обили и порядочно расколотили, нѣсколько разъ чуть-чуть не утопили, но чуть-чуть на войнѣ не считается! Много и убитыхъ у васъ и раненыхъ, сами вы сильно контужены въ колѣно, но могла быть большая потеря и, слава Богу! Контузія не въ голову—пройдетъ. А главное непріятель, казавшійся вначалѣ столь превосходнымъ въ силахъ, потерпѣлъ полное фіаско.

Нарисуйте себѣ, первую картину; помиритесь съ нею, потому, что война безъ потерь не бываетъ, и тогда вѣроятно, на дѣлѣ выйдетъ, что нибудь подобное второй изъ нихъ. Совершено правъ Капитанъ 2 ранга Пилкинъ: «волка боятся—въ лѣсъ не ходить».

Августа 29-го дня, 1870 года. № 63.

Подошелъ конецъ нашего плаванія. Кончаются послѣднія гонки, сдѣланы состязательныя пальбы. Таранныя и минныя лодки и наша баня-благодѣльница отправляются въ Кронштадтъ. Другая наша благодѣтельница—плавучая мастерская парохода «Владиміръ» заканчиваетъ свои работы, и на дняхъ мы всѣ войдемъ въ гавань и спустимъ флаги.

Благодарю моихъ сослуживцевъ за усердную службу Государю въ наше короткое плаваніе и радуюсь успѣхамъ, пріобрѣтаемымъ въ немъ съ каждымъ годомъ какъ относительно обращенія рекрутовъ въ матросы, такъ и по матеріальной части.

Что касается нашихъ рекрутовъ, составляющихъ около двухъ третей командъ на судахъ, они за три мѣсяца много подвинулись, и поверхностному наблюдателю не бросилось бы въ глаза, что ихъ такъ много у насъ, особенно если судить по тому, какъ поднимаютъ и спускаютъ брамъ-стеньги и брамъреи, или какъ—управляются шлюпками и пушками въ умѣренную погоду.

Хотя большинство командировъ на броненосной эскадрѣ не командовало своими судами, когда они строились, и потому выборъ чертежей гребныхъ судовъ на нихъ не зависѣлъ отъ ихъ вліянія; я не могу, однако же, не упомянуть здѣсь о томъ, замѣченномъ, конечно всѣми, фактѣ, что шлюпки фрегата «Петропавловскъ», этотъ аттестатъ каждаго корабля, лучшія по всей эскадрѣ, и какъ на греблѣ, такъ и подъ парусами съ начала кампаніи и до конца ея постоянно щеголяли предъ всѣми другими и дѣлаютъ честь постоянной заботливости капитана 1 ранга Штакельберга и всѣмъ служившимъ и служащимъ на этомъ фрегатѣ. Въ дѣйствіяхъ рангоутомъ и парусами этому же фрегату принадлежитъ первенство между прочими фрегатами, хотя «Пересвѣтъ», подъ конецъ, успѣшно соперничалъ съ нимъ. Изъ парусныхъ яхтъ лучше другихъ управлялась «Никса» и нѣкоторыя изъ нихъ наставили свои короткіе гикашкоты.

Относительно пушекъ, лучшіе выстрѣлы принадлежали двухъ-

башенной лодкѣ «Смерчъ», за что я очень благодарю командира этого корабля капитанъ-лейтенанта Тыртова и кормовую башню его, которою командуетъ мичманъ Горталовъ, неположившій ни одного ядра далеко отъ щита во время состязательной пальбы. Правда, что и пушки на этой лодкѣ хороши, и ихъ у насъ было всего четыре на эскадрѣ.

Въ матеріальномъ отношеніи въ этомъ году на батареѣ «Нетронь-меня» испытанъ и найденъ удовлетворяющимъ потребностямъ механическій штурвалъ поручика Нозикова, могущаго гордиться тѣмъ, что онъ первымъ положилъ въ русскомъ флотѣ руль на бортъ на винтовомъ суднѣ, идущемъ полнымъ ходомъ, а это чрезвычайно важно въ боевомъ отношеніи. Лейтенантъ Табулевичъ устранилъ недоразумѣнія и водворилъ тишину между флагъ-офицерами и сигнальщиками флагманскаго корабля своею остроумною сигнальною машинкою; и еслибъ выписанный по моей просьбѣ большой паровой свистокъ, или ревунъ, былъ высланъ Конторою Кронштадтскаго порта, когда она его получила, то мы пріобрѣли бы уже, быть можетъ, за эту кампанію, удовлетворительные туманные сигналы съ помощью приспособленій къ этому ревуну, придуманныхъ лейтенантами Табулевичемъ и Терентьевымъ. Мы познакомились за эту кампанію съ минами Гарвея, изученными на лодкѣ «Опытъ» лейтенантомъ Терентьевымъ, который также изучилъ дешевый экземпляръ переноснаго колодца Бергмана, доставленный намъ въ концѣ кампаніи и сломавшійся послѣ того, какъ онъ показалъ намъ что на Соніон-сари и Менцсари едва ли мы добудемъ хорошую воду. Два полученные нами гораздо позже контрактнаго срока отъ заводчика Крейтона паровые стальные катера, относительно подробностей въ которыхъ были очень полезны труды штабъ-капитана Кишкина и поручика Нозикова, по удовлетворительности своей свидѣтельствуетъ прогресъ въ этомъ отношеніи и при испытаніяхъ затоплять ихъ, сдѣланныхъ подъ наблюденіемъ капитана 2 ранга Корнилова, выказали превосходныя качества. Идею капитанъ-лейтенанта Акимова о томъ, чтобы при всѣхъ пушечныхъ ученьяхъ комендоры стрѣляли въ подвижной щитъ изъ штуцера, утвержденнаго въ оси канала орудія, рекомен-

дую г.г. командирамъ къ подражанію. Это очень просто, практично и должно повести къ хорошимъ результатамъ. Металлографическій станокъ, пущенны въ дѣло лейтенантомъ Табулевичемъ, доставилъ намъ хорошее средство для учебныхъ пособій во время плаванія и, между прочимъ, доставилъ уже чертежи шлюпочныхъ машинъ и инструкцію для управленія ими, составленную поручикомъ Нозиковымъ. Пластырь для пробоинъ мичмана Макарова пригодился для «Ильменя».

Августа 29-го дня, 1870 года. № 64.

Вчера, во время гонки безъ рулей, на 16 весельномъ катерѣ съ фрегата «Пересвѣтъ», системы адмирала Н. Н. фонъ-Шанца, я видѣлъ слѣдующее: катеръ лежалъ на боку въ бедевиндъ и матросъ полѣзъ на фокъ-мачту, стараясь отмахнуть съ нока заплеснувшійся топсель-шкотъ, чтобы можно было поставить топсель. Держась одной рукой за мачту и стоя на рейкѣ, онъ долго махалъ шкотомъ, но очистить его все не удавалось. Тогда онъ взялся за реекъ руками, и повиснувъ на нихъ, перебрался къ ноку, очистилъ шкотъ и вернулся на рукахъ всѣмъ тѣломъ на вѣсу. Я потребовалъ на флагманскій фрегатъ офицера и замѣтилъ ему, что нѣтъ надобности подвергать людей такому риску, но онъ овѣчалъ, что не могъ удержать матроса, который такъ увлекся гонкою, что не слушалъ приказанія не лѣзть на нокъ. Матросъ этотъ всего другой годъ на службѣ, изъ Вологодской губерніи, грамотенъ, исправляетъ унтеръ-офицерскую должность и носитъ фамилію Суворовъ. Побольше бы намъ Суворовыхъ! Хотя онъ не прослужилъ еще срока къ производству въ унтеръ-офицеры, я буду просить, что бы его разрѣшено было произвести.

Мая 4-го дня, 1871 года. № 5.

Въ кампанію 1870 года, командиръ 2-хъ башенной лодки «Чародѣйка» капитанъ-лейтенантъ Акимовъ, предложилъ весьма простой способъ для обученія комендоровъ примѣрной стрѣльбѣ

въ цѣль изъ пушекъ, приспособивъ къ нимъ ружейный стволъ. Описаніе этого, а также нѣкоторыхъ другихъ способовъ, помѣщено въ №№ 3 и 5 Морскаго Сборника сего года. Такъ какъ приспособленіе ружейныхъ стволовъ къ орудіямъ, съ цѣлью обученія прислуги примѣрной стрѣльбѣ, можетъ принести дѣйствительную пользу, то я полагалъ бы необходимымъ принять этотъ способъ на судахъ броненосной эскадры въ видѣ опыта, при чемъ предоставляю г.г. командирамъ избрать изъ описанныхъ способовъ тотъ, который признаютъ наиболѣе соотвѣтственнымъ мѣстнымъ условіямъ судна. Для полнаго испытанія приспособленія, достаточно будетъ пригнать на башенныхъ судахъ одно ружье въ каждую башню, а на бортовыхъ одно ружье на каждыя 4 пушки. Исполненіе работы возложить на старшихъ артиллерійскихъ офицеровъ и произвести судовыми средствами. По окончаніи кампаніи, въ артиллерійскихъ отчетахъ, сообщить о результатахъ испытанія этихъ приборовъ.

Іюля 13-го дня, 1871 года. № 16.

Сегодня, отъ перваго выстрѣла изъ правой 15-ти дюйм. пушки на мониторѣ «Вѣщунъ», въ дулѣ оказалась сквозная трещина около фута длиною (*). Благодаря тому, что старшій артиллеристъ прапорщикъ Федулаевъ послѣ каждаго выстрѣла подходилъ къ дулу для указанія новой прислугѣ какъ заряжать пушку, трещина эта была своевременно усмотрѣна.

Рекомендую и прочимъ г.г. артиллеристамъ подобное наблюденіе въ предупрежденіе несчастій съ этими пушками.

Августа 16-го дня, 1871 года. № 28.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ въ предписаніи отъ 10-го сего Августа за № 7654 увѣдомилъ меня, что по доведеніи до Высочайшаго свѣдѣнія донесенія моего отъ 31-го

(*) 15-ти дюймовое орудіе было выкрашено бѣлою краскою.

Іюля за № 510, о свѣжемъ вѣтрѣ выдержанномъ эскадрою на Транзундскомъ рейдѣ 15-го Іюля и о снятіи катеромъ батареи «Нетронь меня» во время этого вѣтра трехъ человѣкъ съ державшейся сверхъ воды трубы затонувшей лодки «Мечъ», Государь Императоръ, въ 8 день сего Августа, Всемилостивѣйше повелѣть соизволилъ:

1) Предоставить мнѣ, по окончаніи компаніи, лейтенанта Повалишина, управлявшаго катеромъ снявшимъ людей съ затонувшей лодки «Мечъ» и гардемариновъ Головизнина и Фридрихса, находившихся въ числѣ охотниковъ на катерѣ, первый на рулѣ, а второй въ веслѣ, представить въ числѣ отличившихся своею службою къ наградамъ; изъ нихъ гардемариновъ къ денежной наградѣ.

2) Гардемарина Фридрихса, бросившагось съ катера вплавь для передачи конца на трубу лодки, у которой держались три человѣка, наградить серебряною медалью, съ надписью «за спасеніе погибавшихъ» для ношенія въ петлицѣ на Владимірской лентѣ, и

3) Находившимся на катерѣ гребцамъ выдать денежныя награды, по два рубля на человѣка, а унтеръ-офицеру три рубля.

Сообщая о таковой Монаршей волѣ, Управляющій Министерствомъ прибавилъ, что о доставленіи медали и о выдачѣ нижнимъ чинамъ денегъ распоряженіе сдѣлано.

Съ своей стороны присовокупляю, что этотъ случай снятія людей, дѣлаетъ честь тому кораблю, съ котораго былъ посланъ катеръ.

Августа 16-го дня, 1871 года. № 30.

Душевно поздравляю сослуживцевъ моихъ броненосной эскадры съ тѣмъ, что 13-го Августа намъ опять удалось доставить удовольствіе Государю Императору нашему, на маневрахъ у Красной Горки. Спасибо бравымъ командамъ за хорошую пальбу и быстрый спускъ шлюпокъ, живую атаку ими и довольно скорый подъемъ.

Въ тоже время я долженъ замѣтить слѣдующее: 1) Импе-

раторскій Штандартъ былъ уже подъ клотикомъ болѣе двухъ секундъ, а изъ подъ моего флага не была еще выпалена первая салютная пушка. 2) Нѣкоторые пушечные порты на фрегатѣ «Петропавловскъ» были опущены, а нѣкоторые подняты, когда проходили Толбухинъ маякъ. 3) Старая истина: *молодые офицеры не читаютъ циркуляры съ должнымъ вниманіемъ*: иначе шлюпки «Первенца» и «Пожарскаго» не бросились бы атаковывать ближайшіе къ нимъ мониторы прежде подъема флага (*) упомянутаго въ циркулярахъ объ этихъ атакахъ, а дожидались бы соединенія со шлюпками ближайшихъ къ каждому изъ нихъ кораблей («Нетронь меня» и «Петропавловска)» и потомъ флага (*) на яхтѣ «Штандартъ.» 4) Если бы всѣ офицеры вникнули въ характеръ маневра атаки шлюпками подбитаго монитора, то запоздавшіе не стали бы стрѣлять изъ пушекъ, когда атакуемое судно взято и на немъ стоятъ свои. 5) Наружная окраска фрегата «Князь Пожарскій» оставляла многаго желать сравнительно со всѣми другими судами эскадры. 6) При разряженіи скорострѣльныхъ ружей съ металлическими патронами нѣтъ надобности стрѣлять, какъ дѣлалось нѣкоторыми по окончаніи маневровъ, потому что патроны можно вынуть цѣльными изъ ружья.

Августа 16-го дня, 1871 года. № 31.

Повидимому нѣкоторые командиры судовъ считаютъ полезнымъ, отстаиваясь въ жестокій вѣтеръ и имѣя пары готовыми, давать ходъ машинѣ для облегченія каната. Я считаю это положительно вреднымъ, потому, что, дѣйствуя такъ, канатъ по временамъ хотя и облегчается, но по временамъ его дергаетъ гораздо сильнѣе, чѣмъ безъ хода машины, тѣмъ болѣе что судно при этомъ часто представляетъ волненію и вѣтру свой бортъ.

Снимаясь въ жестокій вѣтеръ, многіе даютъ ходъ машинѣ, чтобъ облегчить брашпиль или шпиль. Это можно дѣлать но не иначе, какъ, чтобы командиръ лично смотрѣлъ на поло-

(*) Начать—бой.

женіе каната съ баку и оттуда распоряжался машиною, или же предоставилъ бы офицеру на бакѣ распоряжаться ходомъ ея. Иначе выходятъ тѣ же дерганія, о которыхъ сказано выше, да еще присовокупляются къ нимъ дерганья каната подъ скулу, какъ было на пароходѣ «Владиміръ» на Трапезундскомъ рейдѣ.

11-го Августа, снимаясь при жестокомъ вѣтрѣ, чтобы перейдти съ большаго Кронштадтскаго рейда на восточный, на большинствѣ мониторовъ тоже давали лишній ходъ машинѣ, когда канату еще было много, и безобразно лавировали около своего якоря. По створамъ Кронштадтскихъ крѣпостей съ береговыми предметами не трудно было бы видѣть, когда канатъ приходитъ къ панеру и мониторъ начнетъ дрейфовать.

Сентября 23-го дня, 1871 года. № 53.

Разгоряченныхъ подшипниковъ не должно быть. Флотъ не штилевая игрушка, а случись на «Первенцѣ» разгоряченный подшипникъ не тогда, когда мы шли при штилѣ мимо Готланда, случись онъ, когда мы шли со свѣжимъ NO между Готландомъ и Готска-Санде, — каково было бы «Первенцу» ждать три часа безъ машины, съ его ничтожною парусностію, у подвѣтреннаго берега? На «Петропавловскѣ» и не Модзлеевская машина, однако мы прошли 707 миль безъ разгоряченія подшипниковъ, и я изъявляю мое полное удовольствіе за это старшему механику поручику Кмитѣ и всему личному составу машинной команды этого фрегата. Случись же то, что было въ штиль на «Первенцѣ», случись оно когда онъ шелъ противъ жестокаго NW, едва удерживая носъ противъ волненія, каково бы ему было! Или случись это на «Петропавловскѣ», когда подъ полными парами онъ едва имѣлъ 3 узла и буксировалъ купеческое судно, хорошо бы ему досталось! Или разгорячись у «Петропавловска» подшипникъ выходя изъ Ревеля при жестокомъ вѣтрѣ, или же когда онъ подходилъ къ Свеаборгу при еще болѣе жестокихъ порывахъ вѣтра, между каменьями и банками этого фарватера,—чего не могло бы съ нимъ случиться отъ пустаго разгорячившагося подшипника?

Антрацитъ не отговорка. Слѣдовало послѣ перваго удара молотомъ при разбиваніи антрацита, обратить вниманіе на летящіе въ машину кусочки и пылинки и предохранить отъ нихъ подшипники.

Сентября 24-го дня, 1871 года. № 54.

Когда я докладывалъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу о нашихъ плаваніяхъ настоящаго года, то онъ, между прочимъ изволилъ сказать мнѣ, что во время плаванія его, не помню на какомъ именно фрегатѣ въ сопровожденіи парохода, буксиры передавались постоянно слѣдующимъ образомъ:

Пароходъ подходилъ къ фрегату съ подвѣтра. Концы бросали съ каждаго изъ судовъ съ трехъ мѣстъ, такъ, что было шесть возможностей удачи и потому неудачъ не случалось.

Пока пароходъ, съ застопоренною машиною, проходилъ впередъ, фрегатъ дрейфовало ему въ кильватеръ и къ тому времени, когда надо давать ходъ, буксиры были выбраны и закрѣплены.

Чей конецъ пойманъ, съ того судна идетъ и кабельтовъ.

Рекомендую этотъ прекрасный способъ командирамъ броненосной эскадры.

Іюня 28-го дня, 1872 года. № 29.

Предлагаю г.г. командирамъ башенныхъ фрегатовъ и мониторовъ къ исполненію нижеслѣдующее: ежедневно къ 8 часамъ утра, а если паруса отдаютъ, то, по отдачѣ парусовъ, отправлять изъ команды одну вахту при офицерѣ на суда, имѣющія рангоутъ, для практическихъ упражненій бѣгать по вантамъ. Шлюпки съ командою пристаютъ къ правому борту рангоутнаго судна и, высадивъ тамъ людей, переходятъ на лѣвую, гдѣ и принимаютъ свои команды, уже перебѣжавшія черезъ салингъ.

Августа 2-го дня 1872 года. № 50.

Чтобы имѣть возможность судить о сравнительныхъ достоинствахъ и недостаткахъ паровыхъ свистковъ, предлагаю при каждой разводкѣ паровъ непремѣнно продувать ихъ продолжительнымъ свисткомъ, дабы прочистить отъ могущаго попасть въ нихъ сора при чисткѣ, и затѣмъ показать свои туманные позывные.

Іюня 5-го дня 1873 года. № 5.

Предлагаю командирамъ двухбашенныхъ лодокъ «Чародѣйка» и «Смерчъ» и мониторовъ: «Стрѣлецъ», «Вѣщунъ», «Ураганъ» и «Перунъ», распорядиться принять изъ штаба моего по сверхкомплектной компасной картушкѣ для употребленія во время плаванія отрядомъ, согласно прилагаемому описанію.

Къ приказу № 5.

Эволюціонная картушка.

Назначеніе эволюціонныхъ картушекъ состоитъ въ томъ, чтобъ дать возможность видѣть на компасѣ всегда прямо магнитный румбъ; это тѣмъ выгодно, что когда во время эволюцій приходится уклонять курсъ на извѣстное число румбовъ вправо и влѣво, можно не прибѣгать къ таблицѣ девіаціи, употребленіе которой требуетъ большаго вниманія и хорошаго навыка въ исправленіи румбовъ. Рулевой, слѣдящій за вращеніемъ судна по компасу, часто впадаетъ въ ошибку, вслѣдствіе того, что, при той же скорости вращенія судна, картушка то бѣжитъ тихо, то скоро.

Употребляя эволюціонную картушку рулевой прямо увидитъ отчего происходитъ ускореніе вращенія картушки и оттого не одержитъ безъ надобности. Правя на курсѣ рулевой увидитъ, что компасъ чувствительнѣе на широкихъ румбахъ и

что и на узкихъ нужно зорко караулить малѣйшее уклоненіе картушки, чтобъ не рыскать въ стороны.

Эволюціонная картушка должна быть сдѣлана для того компаса, по которому правитъ рулевой во время эволюцій.

Черченіе эволюціонной картушки.

Кружки для эволюціонныхъ картушекъ отпускаются изъ Гидрографическаго Департамента не отпечатанными, т. е. безъ обозначенія румбовъ и въ числѣ трехъ экземпляровъ для каждой картушки.

Разчерчиваніе картушки производится на каждомъ суднѣ по имѣемой девіаціи. Для этого нужно поступать слѣдующимъ образомъ. Пригнать кружокъ къ картушкѣ, т. е. посадить его на винтики, и привернувъ, назначить ту точку, которая на обыкновенной картушкѣ пришлась бы на румбъ N. Снявъ кружокъ съ картушки и по имѣемой точкѣ для N, назначить такія же для O, S и W; точки эти будутъ служить для опредѣленія мѣстъ румбовъ эволюціонной картушки. Снимаю съ діаграммы девіацію компаса при положеніи судна на магнитный румбъ N и если таковая окажется для примѣра 3° W, то я откладываю отъ имѣемой на кружкѣ точки для обыкновеннаго N—3° къ O и эта точка покажетъ мнѣ мѣсто N на эволюціонной картушкѣ.

Какъ было поступлено съ румбомъ N, такъ поступаютъ съ румбомъ N$^1/_2$O, NtO, NtO$^1/_2$O и т. д. черезъ каждые полърумба. Когда точки румбовъ и полурумбовъ будутъ опредѣлены, то между ними размѣщаютъ четверти румбовъ и затѣмъ кружокъ разрисовываютъ для нагляднаго употребленія и надѣваютъ на картушку совершенно такъ, какъ надѣвали при пригонкѣ, т. е., чтобы та точка, которая пришлась бы на N въ обыкновенной картушкѣ легла бы противъ своего мѣста. Когда девіація перемѣнится нужно начертить другую эволюціонную картушку.

Подписалъ: Лейтенантъ **С. Макаровъ.**

Іюля 7-го дня 1873 года. № 14.

Поставляю въ обязанность гг. командирамъ судовъ, на которыхъ паровыя шлюпки не имѣютъ боковыхъ воздушныхъ ящиковъ, чтобы при посылкахъ означенныхъ шлюпокъ на нихъ всегда были спасательные кранцы, по возможности сообразно числу людей на нихъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ по малочисленности гардемариновъ на эскадрѣ, паровыя шлюпки нерѣдко посылаются подъ управленіемъ унтеръ-офицеровъ, то вахтенные начальники обязываются внушать послѣднимъ, что паровое судно обязано давать дорогу всѣмъ шлюпкамъ, находящимся подъ парусами или веслами.

Іюля 19-го дня 1873 года. № 32.

Для предупрежденія, по возможности, несчастныхъ случаевъ въ мѣстахъ расположенія значительнаго числа кораблей, предлагаю г.г. командирамъ принять слѣдующее правило, какъ для паровыхъ судовъ всякой величины, такъ и для парусныхъ и шлюпокъ, которое и внушить своимъ подчиненнымъ:

Подъ корму Флагманскаго или другого корабля (*) рѣзать только правымъ галсомъ, или съ правой стороны на лѣвую, а подъ носомъ рѣзать только лѣвымъ галсомъ или съ лѣвой стороны на правую. Само собою разумѣется, что ни кому не воспрещается проходить подъ кормою кораблей лѣвымъ галсомъ, или подъ носомъ правымъ, но непремѣнно въ такомъ разстояніи, чтобы оставался свободный проходъ другимъ судамъ, идущимъ согласно вышеупомянутому правилу.

Копію съ этого приказа пришить ко всѣмъ шлюпочнымъ книжкамъ, розданнымъ на суда.

(*) Кромѣ исключительныхъ случаевъ.

*

Сентября 5-го дня 1873 года. № 56.

Въ бывшемъ 3-го числа состязательномъ таранеіи на нашихъ новыхъ паровыхъ барказахъ, принимали участіе всѣ командиры судовъ и старшіе офицеры штабъ-офицерскаго чина, всего 27 лицъ.

Поравнявшись лѣвыми бортами, оба противника должны были класть лѣво на бортъ вмѣстѣ и заворотившись на 8 R въ разныя стороны, начинать таранное состязаніе.

Послѣ перваго полученнаго удара шпиронмъ, пораженный барказъ переходитъ въ другія руки, а поразившій оставался у того же лица.

Состязанія этого дня были замѣчательны тѣмъ, что во всѣхъ почти случаяхъ имѣлъ успѣхъ тотъ изъ двухъ противниковъ, кто первымъ клалъ руль на бортъ когда сходились въ началѣ. По правиламъ это должны дѣлать оба вмѣстѣ когда поровняются, но соблюденіе этого на практикѣ было мудрено. Впредь же будетъ правиломъ чтобы клали въ первый разъ руль не раньше, какъ задѣвши за реекъ, повѣшенный перпендикулярно килю на лѣвой сторонѣ одного изъ барказовъ подобно тому, какъ вывѣшивается на выстрѣлѣ фрегата «Петропавловскъ» реекъ, во время катаній вокругъ него.

Сентября 7-го дня 1873 года. № 62.

Въ настоящемъ году въ шлюпочномъ дѣлѣ у насъ новое явленіе. Лейтенантъ Сергѣй Заринъ нашелъ возможнымъ участвовать въ парусныхъ гонкахъ съ гичкою, неимѣющею ни кливера, ни бизани, и даже достигъ того, что могъ участвовать на ней въ гонкѣ безъ рулей. Мнѣ это очень нравится. Тѣмъ, кто будетъ подражать ему, полезно имѣть въ виду, что лавируя при волненіи съ рулемъ, для вѣрности поворота полезно кромѣ руля употреблять и пересаживаніе людей на носъ.

Іюня 25-го дня 1874 года. № 21.

Во время крейсерства по диспозиціи, предлагаю показывать свисткомъ свои звуковые позывные у каждаго изъ угловъ ея и, для пріученія шлюпочныхъ старшинъ править у борта во время хода, имѣть одну шлюпку на концѣ взятомъ съ носу корабля.

Іюня 26-го дня 1874 года. № 22.

Чтобы при учебной стрѣльбѣ ядрами въ цѣль, на невысокихъ судахъ или неимѣющихъ рангоута, могли безошибочно знать о каждомъ ядрѣ: недолетѣло или перелетѣло оно цѣль и на сколько—предлагаю г.г. отряднымъ начальникамъ распоряжаться высылкою шлюпки съ офицеромъ на разстояніе около двухъ кабельтововъ отъ щита и въ направленіи приблизительно перпендикулярномъ къ полету снарядовъ, съ тѣмъ, чтобы съ нея показывали стрѣляющему кораблю маханьемъ флага—въ сторону за щитъ—на сколько полукабельтововъ туда перелетѣло ядро,—и въ—сторону къ стрѣляющему кораблю отъ щита—на сколько оно недолетѣло. Каждый взмахъ флага долженъ означать полукабельтовъ.

Флагъ къ верху—показываетъ, что снарядъ легъ близко щита; къ верху и въ одну изъ сторонъ—на нѣсколько саженъ въ ту сторону, въ которую машутъ.

Іюля 8-го дня 1874 года. № 28.

Вчерашнее посѣщеніе броненосной эскадры на нашемъ рейдѣ фрегатомъ «Свѣтлана» подъ командою Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича, напомнило мнѣ объ одномъ очень хорошемъ обыкновеніи, которое, въ числѣ множества другихъ, вырабатывается вполнѣ въ такихъ серьезныхъ плаваніяхъ, какое имѣлъ этотъ фрегатъ въ недавнее время. Я хочу сказать объ очень простой вещи:

на мой катеръ, приставшій къ фрегату въ тихую погоду, все-таки бросили конецъ со шкафута. Мы пріучаемъ во время крейсерства по диспозиціи, шлюпочныхъ старшинъ держаться у борта на ходу, но съ подачею концовъ пристающей шлюпкѣ въ свѣжую погоду, я часто встрѣчалъ и неготовность и неумѣнье бросить его, отъ непривычки, а также неумѣнья поймать конецъ и употребить его толкомъ.

Предлагаю постоянно бросать концы пристающимъ шлюпкамъ, какъ гребнымъ, такъ и паровымъ.

За одно съ этимъ упомяну, что я рѣдко видѣлъ шлюпки умѣющія отваливать отъ борта или съ бакштова, особенно въ свѣжій вѣтеръ. Старшинѣ скажутъ: «отваливай» и онъ какъ попугай повторяетъ: отваливай, и гребцы оттолкнутся, какъ кому покажется удобнымъ, а затѣмъ шлюпку дрейфуетъ бокомъ какъ случится, пока весла освободятся отъ ахтертова или паруса дадутъ ей ходъ, гдѣ нибудь подъ вѣтромъ отъ мѣста, отъ котораго она отвалила.

Послѣ приказанія отваливать, управляющій шлюпкою долженъ командовать послѣдовательно: 1) тянись впередъ, 2) бросай носъ, 3) бросай корму. Получивъ ходъ отъ первой изъ этихъ трехъ командъ старшина имѣетъ возможность дѣйствительно дѣйствовать рулемъ, а проводя корму противъ вѣтра по ахтертову, или подтягивая ее концемъ или бакштовомъ, онъ сразу можетъ дѣйствовать веслами или наполнить паруса, безъ потери времени и мѣста.

Іюля 11-го дня 1874 года. № 29.

Такъ какъ клеевая и всякія краски, кромѣ сажи, на трубахъ паровыхъ шлюпокъ отпадаютъ хлопьями и могутъ попадать въ сочлененія машины производя весьма дурное вліяніе на нее и ея долговѣчность,—то предлагаю не красить трубы паровыхъ шлюпокъ другимъ цвѣтомъ, кромѣ чернаго, въ отмѣну указаній сдѣланныхъ по этому предмету въ приказѣ № 24 отъ 27 іюня сего года.

Августа 27-го дня 1874 г. № 47.

Командиръ парохода «Волга» Капитанъ 2 ранга NN прислалъ въ Штабъ мой рапортъ слѣдующаго содержанія:

«Вслѣдствіе приказа Командира 8 флотскаго экипажа отъ 10-го сего Августа за № 2455, съ ввѣреннаго мнѣ парохода Лейтенантъ NN, отправился 14-го сего Августа въ распоряженіе флагмана Балтійской Таможенной Крейсерской флотиліи.

О чемъ и доношу».

Я просилъ начальника 2 отряда увѣдомить меня, спрашивалъ ли Капитанъ 2 ранга NN разрѣшенія Его Превосходительства отправить Лейтенанта NN и изъ отвѣта вижу, что не спрашивалъ и своего ближайшаго начальника, флагъ котораго поднятъ на ввѣренномъ ему пароходѣ.

Неужели Капитанъ 2 ранга NN считаетъ, что на судахъ отряда гдѣ поднятъ флагъ Контръ-Адмирала и на эскадрѣ гдѣ поднятъ мой флагъ, для меня и Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Стеценкова могутъ быть обязательны приказы по 8 экипажу Капитана 1 ранга NN?

Съ другой стороны, что значитъ: Лейтенантъ NN отправился? Тоже не спросясь ближайжаго начальника? Сѣлъ въ шлюпку и уѣхалъ?

Въ третьихъ, Капитанъ 2 ранга NN донесъ только 22 Августа о томъ, что у него 14 Августа стало однимъ офицеромъ меньше для исполненія строевой службы.

«Trave» и «Neva» давно уже переименованы въ «Волга» и «Днѣпръ».

Декабря 31-го дня 1874 г. № 54.

Проектъ упражненія въ атакахъ минными шлюпками и освѣщеніи ихъ магнито-электрическими фонарями.

Предполагается, что на рейдѣ только тѣ суда, которыя имѣютъ магнито-электрическіе приборы. Всѣ остальныя суда суть предметы, за которыми могутъ прятаться минныя шлюпки. Три или четыре минныя шлюпки посылаются съ флагманскаго фрегата въ 9 час. съ офицерами: одна къ Койву-Сари, а

другая къ Меланъ-Сари, третья къ Тейкаръ-Сари и четвертая къ югу отъ Суртерkелля. Офицеры на нихъ получаютъ запечатанные конверты о времени, когда должны тронуться къ освѣщающимъ судамъ по очереди, черезъ полчаса, и распечатываютъ ихъ на пути къ мѣсту назначенія. Ихъ дѣло прокрадываться незамѣченными и неосвѣщенными электрическимъ свѣтомъ къ одному изъ боковыхъ траповъ фрегата «Петропавловскъ», скрываясь по возможности за разные предметы и острова, или лѣпясь вдоль берега, чтобы броситься въ атаку откуда ихъ не ждутъ. Та, которая не поймана и не прослѣжена электрическимъ свѣтомъ до входа въ диспозицію, считается побѣдившею, въ особенности если ей удастся и внутри диспозиціи ускользнуть отъ электрическаго свѣта. Та же, которую свѣтъ поймаетъ и удержитъ освѣщенною до прихода въ кругъ диспозиціи — побѣждена, въ особенности если и внутри диспозиціи будетъ освѣщаема.

1 Дополненіе къ проекту упражненія въ атакахъ минными шлюпками и освѣщеніи ихъ магнито-электрическими фонарями.

При свѣтлыхъ Іюньскихъ ночахъ упражненія эти имѣютъ, естественно, только подготовительный характеръ къ болѣе серіознымъ упражненіямъ въ темныя ночи. Когда съ кораблей нельзя будетъ видѣть минныя шлюпки и свободно услѣживать за ними зрительною трубою, не смотря на ихъ ухищренія, тогда необходимо будетъ имѣть объѣздныя шлюпки у обороняющейся стороны.

Когда объѣздная шлюпка усмотритъ или услышитъ по шуму непріятельскую минную, она должна вывѣсить два фонаря рядомъ къ сторонѣ своихъ кораблей, согласно § 175 наставленій къ своду сигналовъ, и открыть ружейный или пушечный огонь по непріятелю, стараясь всѣми мѣрами не потерять его изъ виду. Минной же шлюпкѣ, имѣющей болѣе серьезную цѣль нежели бой съ объѣздными, предстоитъ скрыться отъ замѣтившихъ ее, чтобы возобновить атаку снова — откуда ее не ждутъ.

Такъ какъ цѣль освѣщенія минной шлюпки состоитъ въ томъ, чтобы по ней можно было стрѣлять, и чтобы при этомъ не стали стрѣлять и въ объѣздную, то послѣдняя должна пре-

слѣдовать минную шлюпку съ такимъ расчетомъ, чтобы самой не попасть подъ огонь своихъ и отличать себя отъ минной двумя фонарями рядомъ, пока видитъ послѣднюю. Минная же можетъ бросить на воду на поплавкѣ зажженные фонари или фальшфееръ, а сама удалиться въ другое направленіе для атаки кораблей и вообще употреблять другія, подобныя хитрости. Въ первое упражненіе минныя шлюпки были у офицеровъ 1 отряда; въ слѣдующее—онѣ будутъ въ распоряженіи 2-го и т. д., по очереди.

Атакованному кораблю предоставляется окружить себя родомъ бона изъ досокъ, свободно связанныхъ концами и установленныхъ на дреки, но только въ полкруга вокругъ себя, дабы одна половина (шлюпокъ) круга, оставалась свободною для минныхъ шлюпокъ. Бонъ ставятъ когда минныя шлюпки уйдутъ, дабы онѣ не знали гдѣ именно бонъ и гдѣ открытая мѣстность.

Гг. судьямъ гонокъ слѣдуетъ наблюдать, чтобы въ этомъ отношеніи не было неправильностей, и командиръ атакуемаго корабля перестаетъ на это время быть судьею.

Все бѣлое, какъ рубашки или чахлы фуражекъ и т. п. предметы, должно быть тщательно устранено на минныхъ шлюпкахъ, чтобы электрическому свѣту было труднѣе освѣщать ихъ. Надъ топками нужно сдѣлать покрывала, чтобы свѣтъ отъ нихъ не указывалъ мѣсто нахожденія шлюпки.

Атакуемымъ и ихъ объѣзднымъ слѣдуетъ изучить способы подслушать шумъ машинъ приближающихся минныхъ шлюпокъ, который, сколько извѣстно, легко передается черезъ воду на значительное разстояніе.

Іюня 18-го дня 1875 года. № 19.

Когда я требую шлюпки кататься вокругъ флагманскаго корабля, то я дѣлаю имъ смотръ. Кто же можетъ уходить со смотра не получивъ приказанія?

Вчера нѣкоторые гг. офицеры показали, что недостаточно уважаютъ правый галсъ идя лѣвымъ; желательно, чтобы это

не повторялось и чтобы, во всякомъ случаѣ, столкновенія не происходили съ наполненными парусами т. е. большимъ ходомъ. Если запоздали спуститься подъ корму идущей правымъ галсомъ шлюпки, то не трудно скомандовать: шкоты раздернуть! Кливеръ на вѣтеръ!

Іюля 23-го дня 1875 года. № 36.

Сокращенные позывные.

Когда корабли требуютъ свои шлюпки или переговариваются со своими шлюпками, они могутъ употреблять сокращенныя позывныя, выпуская совсѣмъ букву П или Ф и также ту букву, которая одинаково входитъ въ полные позывные многихъ или всѣхъ шлюпокъ корабля. Такимъ образомъ, напримѣръ, фрегатъ «Петропавловскъ» дастъ своимъ шлюпкамъ слѣдующія сокращенныя позывныя:

З	вмѣсто	МѲЗ	для	22	вес.	барказа.
К	»	К	»	16	»	раб. катера.
Л	»	Л	»	16	»	кап. катера.

и т. д., а фрегатъ «Севастоль»

П	вмѣсто	АПѲ	для	22	вес.	пар. барказа.
С	»	С	»	16	»	полубарказа.
Т	»	Т	»			паров. катера и т. д.

Само собою разумѣется, что каждый изъ этихъ флаговъ долженъ подыматься непосредственно подъ шлюпочнымъ флагомъ, какъ и трехъ-флажные позывные.

На дощечкахъ позывныхъ на транцахъ слѣдуетъ обвести черною полоскою сокращенные позывные, т. е. шлюпочный флагъ и специальный флагъ изъ буквеннаго сочетанія.

Августа 9-го дня 1875 года. № 43.

Вчерашній случай опрокинутія шестерки съ монитора «Тифонъ», первый въ своемъ родѣ случай въ девятилѣтнее плаваніе мое съ бронепосною эскадрою, (потому что шлюпка эта

затонула безъ участія подводныхъ камней или чужихъ штевней), побуждаетъ меня обратить особенное вниманіе моихъ сослуживцевъ на обстоятельство, съ которымъ обыкновенно знакомятся только послѣ весьма большой практики въ шлюпочномъ дѣлѣ, тѣмъ болѣе, что при катаньяхъ въ тихій вѣтеръ оно и не бросается въ глаза.

Самое критическое положеніе всякой лавирующей шлюпки, особенно въ свѣжій вѣтеръ, есть моментъ послѣ неудавшагося поворота, или послѣ поворота, при которомъ потерянъ ходъ или полученъ задній ходъ. Носъ увалило подъ вѣтеръ, руля не слушаетъ, и вы стараетесь привести къ вѣтру обыкновеннымъ способомъ, ослабляя шкоты переднихъ парусовъ и вытягивая задніе шкоты. Казалось бы, что вы дѣйствуете совершенно правильно, и по теоріи и по практикѣ, но тутъ упускается изъ виду одно: чтобы скорѣе привести къ вѣтру, вамъ нужно въ этомъ случаѣ, какъ можно скорѣе получить ходъ, а для этого необходимо, какъ можно скорѣе потравить средніе и задніе шкоты. Не сдѣлавъ этого, вы остаетесь долго на боку безъ хода, бокомъ къ вѣтру и волненію, и помогаете натянутыми шкотами шлюпкѣ опрокинуться. Раздернутые передніе шкоты мало и медленно помогаютъ вамъ придти къ вѣтру, для выхода изъ критическаго положенія; потравивъ же средніе и задніе шкоты, вы не только уменьшаете кренъ, но и пріобрѣтаете быстро передній ходъ, а слѣдовательно и послушаніе рулю.

Августа 15-го дня 1875 года. № 46.

Согласно съ мнѣніемъ коммисіи № 7-й, предлагаю къ исполненію по ввѣренной мнѣ эскадрѣ слѣдующее:

Паровая шлюпка, во время прохода своего въ ночное время мимо каждаго военнаго судна, дѣлаетъ три свистка не дожидаясь оклика. Приближаясь же къ тому кораблю, къ которому она должна пристать она дѣлаетъ одинъ длинный свистокъ, а затѣмъ на сдѣланный окликъ, отвѣчаетъ какъ назначено для гребныхъ судовъ.

Августа 28-го дня 1875 года. № 53.

Находить новые камни въ шхерахъ гдѣ имъ нѣтъ числа, есть участь всѣхъ плавающихъ въ нихъ, и на картахъ нашихъ водъ вообще имѣется множество такихъ непривлекательныхъ находокъ, обозначенныхъ именами судовъ нашего флота всѣхъ временъ.

Попасть въ бѣду, какъ я неоднократно заявлялъ, не мудрено въ нашей службѣ, главное же —выпутаться изъ нея.

Вчера утромъ пароходъ «Ильмень» шелъ по мѣстности, гдѣ и онъ и другіе хаживали безчисленное число разъ, но нашелся отдѣльный камень, который прежде оставался въ нѣсколькихъ дюймахъ въ сторонѣ его курса, а теперь пропоролъ ему дно.

Машинное отдѣленіе стало быстро наполняться водою и капитанъ-лейтенантъ Деливронъ 1, съ хладнокровіемъ достойнымъ подражанія, весьма расчетливо поставилъ пароходъ свой на мель между ближайшими подводными камнями.

Средствъ выгрузить «Ильмень» до нитки и удерживать напоръ воды, пока водолазы заткнули пробоины, оказалось у насъ много, и при знаніи и рвеніи со стороны всѣхъ моихъ сослуживцевъ, которыми они не впервые отличаются, не удивительно, что пароходъ къ вечеру былъ на вольной водѣ, въ полной готовности отправиться въ Петербургъ за окончательною заплатою. Очень благодарю всѣхъ, отъ адмирала до матросовъ включительно, за отлично исполненную работу.

Мая 30-го дня 1876 года. № 3.

Теперь уже семь лѣтъ какъ введены у насъ новыя сигнальныя книги, а все еще встрѣчается очень часто весьма малое знакомство относительно употребленія ихъ надлежащимъ образомъ.

Напримѣръ, я спросилъ у корабля, недавно передъ тѣмъ исправлявшаго машину, хорошо ли она дѣйствуетъ? Онъ отвѣтилъ тремя сигналами: 1) средній, 2) ходъ и 3) хорошо. Между тѣмъ есть сигналъ при среднемъ ходѣ и слѣдовательно,

употребивъ его и сигналъ хорошо, достаточно было бы двухъ сигналовъ, чтобы гораздо яснѣе выразить то, для чего употребили три сигнала, въ два подъема.

Еще весьма обыкновенно встрѣчать, что на вопросъ о чемъ нибудь — мнѣ отвѣчали трехъ или четырехъ-флажнымъ сигналомъ, когда можно отвѣтить однимъ флагомъ, напримѣръ пріѣхалъ ли командиръ? Отвѣчаютъ командиръ пріѣхалъ, вмѣсто подъема одного флага, означающаго да или нѣтъ.

Былъ въ недавнюю кампанію еще такой курьезъ: когда сдѣлали сигналъ ——— предполагается устроить гонку, то одному командиру доложили, объ этомъ сигналѣ съ прибавленіемъ, что адмираломъ требуется выборъ судей гонки, чего вовсе не требовалось. Звѣздочку послѣ сигнала докладчикъ принялъ за выноску къ нему, хотя выноски обозначаются совсѣмъ иначе. Прочелъ ли разбиравшій сигналъ хоть разъ «Наставленіе къ сигнальной книгѣ»? Прочелъ ли онъ до конца, прежде чѣмъ докладывать такъ опрометчиво то, что онъ считалъ выноскою? Еслибъ прочелъ, то увидѣлъ бы, что докладывалъ о сигналѣ, котораго сдѣлано не было.

Такихъ и подобныхъ примѣровъ встрѣчалось очень много и медленность сигналопроизводства, случающуюся отъ малаго знакомства съ сигнальною книгою, приписывали опрометчиво недостаткамъ ея, вмѣсто того, чтобы по библейски, увидѣть бревно въ своемъ глазѣ.

Въ приказахъ моихъ, особенно 1868 и 1869 годовъ, когда изданы сигнальныя книги наши, я говорилъ, что въ послѣднихъ неизбѣжно есть разные недостатки, и просилъ моихъ сослуживцевъ указывать на нихъ; но получилъ я этихъ указаній чрезвычайно мало, и самыя замѣтки большею частью доказывали только слабое знакомство съ книгами. Такъ напримѣръ, мнѣ былъ разъ представленъ списокъ недостающихъ сигналовъ, при чемъ очень пространно описывались причины, по коимъ необходимо внести въ книгу сигналы: чисть ли якорь? поднять пары? тогда какъ сигналы эти слово въ слово стоятъ съ 1869 года на своемъ мѣстѣ въ книгѣ.

Отчего, какъ не отъ малаго знакомства съ книгою, на нее жаловались мнѣ письменно, что пришлось дѣлать буквеннымъ

телеграфомъ сигналъ: держаться при заднихъ или отставшихъ корабляхъ, когда можно было употребить для этого сигналы: держаться въ виду или близъ—и задніе корабли? Или отчего мнѣ писали, что были вынуждены дѣлать телеграфомъ.

Идти туда-то и разставить шлюпки у банокъ и вѣхъ для проведенія флота между мелями и опасностями, когда есть сигналы: идти на назначенное рандеву и—поставить шлюпки на мѣстѣ банки для обозначенія ея, послѣ чего и въ томъ и въ другомъ случаѣ необходимо указать сигналами рандеву мѣсто, которое нужно обставить?

Лексиконы не заучиваютъ, къ лоціямъ обращаются только въ данные моменты плаванія, но языки, чтобы ими пользоваться, необходимо изучать, а что же сигнальные переговоры какъ не условный языкъ.

Считая не безполезнымъ обратить вниманіе служащихъ на броненосной эскадрѣ на вышесказанное, прибавлю, что въ сигнальныхъ книгахъ сдѣланы въ 1875 году нѣкоторыя измѣненія и дополненія въ наставленіяхъ и значеніяхъ флаговъ. Они заключаются преимущественно въ томъ, что различныя распоряженія по сигнальной части, объявленныя въ приказахъ по эскадрѣ за предъидущіе годы, внесены въ самый текстъ «Наставленій» и въ флажную таблицу; вслѣдствіе чего къ тѣмъ приказамъ уже не предстоитъ надобности прибѣгать, исключая для туманныхъ позывныхъ, напечатанныхъ при приказѣ моемъ 23 Іюня 1874 года за № 18, и приказовъ 1875 года, касающихся шлюпочной сигнальной книги.

Іюня 1-го дня 1876 года, № 5.

Въ видѣ опыта предлагаю принять къ руководству въ предстоящую кампанію, чтобы шлюпки на веслахъ дѣлали показанное ниже число гребковъ въ минуту.

	При обыкновенной греблѣ.	При усиленной греблѣ.
Барказы	25	29
Большіе катера и полубарказы .	26	30
Малые катера и ялы	31	36
Вельботы и гички	24	26

Августа 14-го дня 1876 года. № 32.

9 Августа въ 11 часовъ вечера былъ сдѣланъ внезапно сигналъ: *сдѣлать два холостыхъ выстрѣла.* Не дождавшись окончанія сигнала, которое могло относить его исполненіе къ другому времени, на всѣхъ судахъ стали бить тревогу и потомъ стрѣлять.

Въ виду этого, и чтобы направить всѣхъ къ пониманію, что никакой ночной сигналъ не можетъ считаться оконченнымъ, пока не сдѣланъ окончательный знакъ фонаремъ (§ 115 Наставл. къ ночнымъ сигналамъ) я приказалъ 10 Августа въ 10 часовъ вечера сдѣлать сигналъ: сдѣлать залпъ, завтра, если будетъ приказано, состоящій изъ четырехъ отдѣльныхъ нумеровъ. На нѣкоторыхъ судахъ начали исполнять первую часть сигнала немедленно по сдѣланіи ея, не дождавшись не только второй и остальныхъ частей его, но даже конца репетованій первой. На другихъ же стали дѣлать залпы послѣ сигнала завтра и на всѣхъ, кромѣ, фрегата «Адмиралъ-Грейгъ» и монитора «Стрѣлецъ» (который по особому случаю былъ предупрежденъ объ этомъ сигналѣ) сдѣлали залпы, назначенные на слѣдующій день и то условно, прежде нежели сдѣланъ былъ окончательный знакъ.

Какое полное непониманіе того, что ночь налагаетъ свои предѣлы на наши сигнальные переговоры. Днемъ вамъ подняли бы разомъ всѣ четыре сигнала, но ночью нельзя вѣдь сдѣлать этого! Сигналъ относился къ завтрашнему дню, а его исполняютъ сегодня, сейчасъ! Могъ быть сдѣланъ сигналъ: сдѣлать залпъ по пушкѣ или ракетѣ адмиральскаго корабля, и мало ли что могло слѣдовать за первою частью сигнала, не только этого, но и всякаго другого!

Я вполнѣ понимаю, что главная причина такого безпорядка лежала въ ревности исполнить скорѣе требуемое въ соревнованіи очень похвальномъ, но зачѣмъ упускать изъ виду сигнальныя правила, зачѣмъ мало вникаютъ въ писанное и печатанное. Неужели это очень трудно?

Наша служба — служба сюрпризовъ, и спокойствіе болѣе всего необходимо при неожиданныхъ случаяхъ.

Начальника морской и сухопутной обороны Свеаборга Генералъ-Адъютанта Г. И. Бутакова 1.

1878 года, № 6.

Прошу гг. командировъ эскадры имѣть въ виду, что я разставляю суда наши по разнымъ захолустьямъ здѣшняго залива съ тою цѣлью, чтобы не только они знали подходы къ этимъ захолустьямъ, но и изучили ближайшія окрестности ихъ, и сверхъ того ознакомляли всѣхъ г.г. офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ, а также шлюпочныхъ старшинъ, со всѣми островками, заливчиками, пристанями, батареями, банками и вѣхами всего рейда, такъ чтобы каждаго изъ нихъ можно было съ увѣренностію послать, какъ днемъ, такъ и ночью и во всякую погоду, съ приказаніями въ разныя расположенія войскъ и для всякихъ другихъ служебныхъ надобностей, какъ напр. сторожевой службы и развѣдочной о движеніяхъ и дѣйствіяхъ непріятельскихъ судовъ.

Подробное изученіе картъ и названій разныхъ пунктовъ также должно составлять обязанность ихъ, а также замѣтки во сколько времени какая шлюпка, при разныхъ обстоятельствахъ погоды, можетъ дѣлать переходы отъ одного пункта рейда и окрестныхъ водъ къ другому.

1878 года, № 11.

Вылавливаніе минъ посредствомъ трала.

Послѣ различныхъ опытовъ найдена была форма для трала, оказавшаяся весьма удобною и надежною. Онъ состоитъ изъ дюймоваго пеньковаго троса въ 20 саженъ длиною, къ концамъ и по серединѣ котораго прикрѣплены грузы въ 7 фунтовъ каждый; эти грузы подвѣшены на штертахъ съ поплавками. Штерты дѣлаются длиною отъ 5 до 20 фунтовъ, смотря по глубинѣ, на которой тралъ долженъ дѣйствовать; отъ каждаго конца трала идетъ штертъ въ 10 саж. длиною, изъ дюймоваго пеньковаго троса. Тралъ употребляется слѣдующимъ образомъ:

Берутъ двѣ шлюпки, и когда они будутъ вполнѣ готовы, то весь тралъ укладывается на первую шлюпку. Подойдя къ мѣсту вылавливанія, одинъ конецъ передается на другую шлюпку, которая должна тихонько грести поперекъ канала; со второй шлюпки тралъ нужно травить. Когда третій поплавокъ будетъ выпущенъ, обѣ шлюпки гребутъ или дрейфуютъ тихо внизъ или вверхъ по каналу, удерживая тралъ въ поперечномъ направленіи и находясь отъ внѣшнихъ поплавковъ въ двухъ или трехъ саженяхъ каждая. Этимъ способомъ тралъ удерживается на извѣстной глубинѣ и положеніе поплавковъ указываетъ, по какому направленію расположенъ тралъ.

Опыты показали, что если такимъ траломъ дѣйствовать осторожно, то онъ захватитъ всякое препятствіе, плавающее на такой глубинѣ, на которой онъ можетъ дѣйствовать.

Теперь слѣдуетъ разобрать, что дѣлать, съ минами, соединительными приборами и буйками, захваченными траломъ.

Опыты показали, что описанный здѣсь тралъ не можетъ произвести взрыва плавающихъ минъ и соединительныхъ приборовъ, и не можетъ имъ причинить большого вреда, если даже они будутъ захвачены возлѣ самаго присоединенія цѣпей; кромѣ того, такъ какъ минрепы защищены обратнымъ дрекомъ, подвѣшеннымъ на 6 или на 10 ф. ниже ея, такъ чтобы препятствовать тралу подняться до соединительной скобы, то оче-

съ должною осторожностью, тралъ непремѣнно захватитъ всякій плавающій предметъ находящійся въ изслѣдуемомъ пространствѣ.

видно, что при такихъ обстоятельствахъ тралъ, самъ по себѣ, не можетъ быть полезнымъ для вылавливанія такихъ препятствій. Соединительные приборы и плавающія мины могутъ быть еще хорошо защищены отъ вылавливанія буйками, плавающими подъ водою, и которые нельзя будетъ отличать отъ минъ, и если эти буйки не будутъ выловлены скоро и хорошо, то вылавливаніе минъ совсѣмъ остановится. Было бы очень рискованно поднимать предметы, захваченные траломъ, потому, что черезъ это шлюпка можетъ очутиться подъ весьма чувствительнымъ замыкающимъ приборомъ электрической или ударной мины.

Избѣгнуть этихъ затрудненій можно двумя способами.

1) Обозначая мѣсто, на которомъ что нибудь было захвачено, краснымъ буйкомъ, указывающимъ на опасность и

2) Подвести зарядъ подъ захваченное препятствіе и взорвать его.

Удобство перваго способа очевидно и къ нему можно всегда прибѣгать въ тѣхъ случаяхъ, когда загражденія немногочисленны.

Во второмъ способѣ, который считается удобнымъ и вѣрнымъ, поступаютъ слѣдующимъ образомъ.

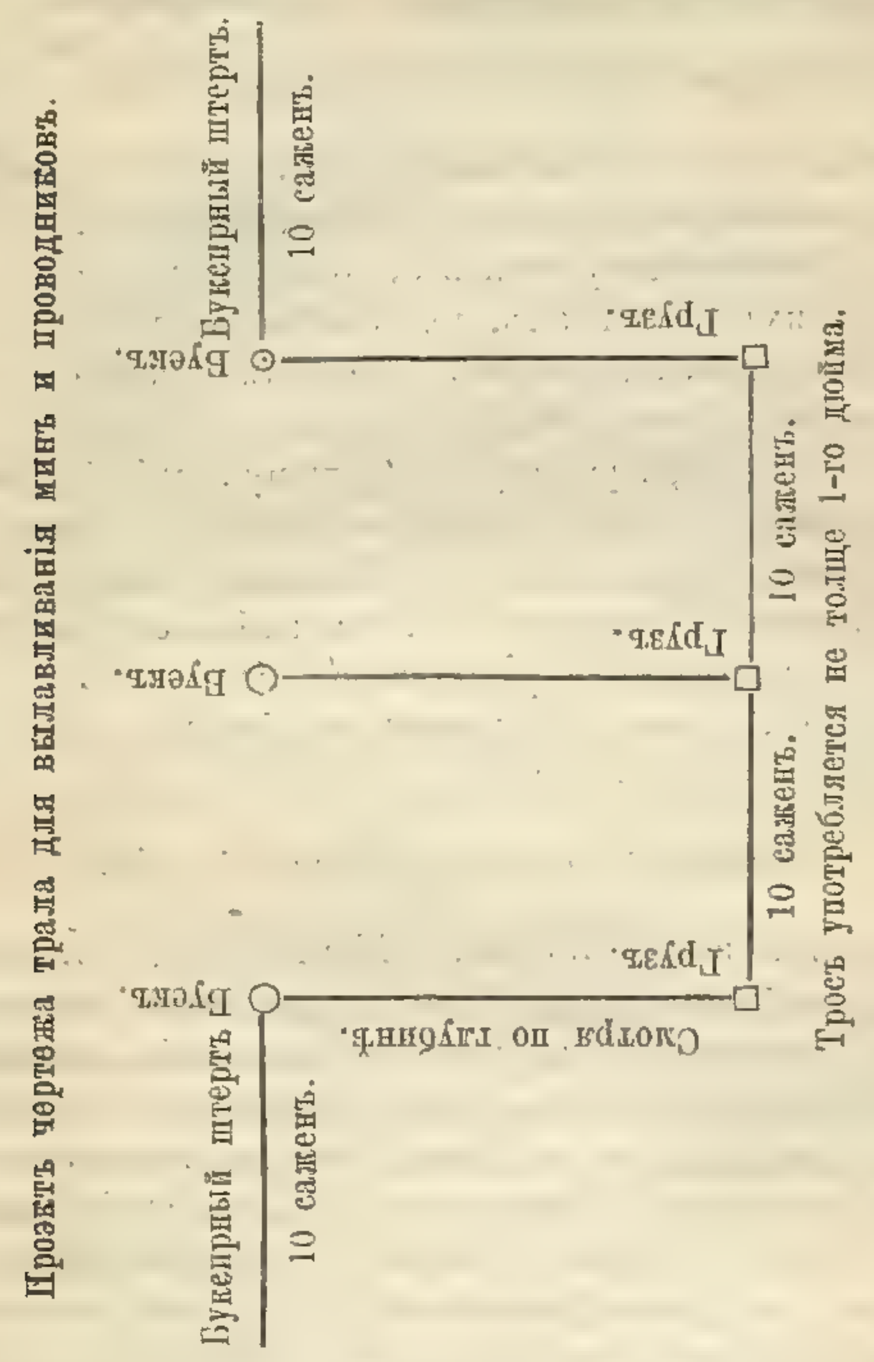
Соотвѣтствующій зарядъ привѣшивается къ каждому концу трала, и, слѣдовательно, прямо подъ каждымъ внѣшнимъ поплавкомъ.

Буксирные штерты трала должны быть раздѣлены на футы и на нихъ положены марки, такъ чтобы постоянно можно было видѣть, въ какомъ разстояніи отъ шлюпки находится зарядъ.

Зарядъ въ 20 фун. пироксилина, взорванный въ соприкосновеніи съ минрепомъ на 10 футъ глубже прикрѣпленія мины, можетъ разрушить всякую пловучую мину или соединительный приборъ.

Найдено, что тралъ такого устройства легко сдѣлать, и не нужно большой опытности, чтобы имъ дѣйствовать. Поступая

Захваченный предметъ можетъ быть разрушенъ скоро и вѣрно, или, если это нужно, на томъ мѣстѣ можетъ быть положенъ отличительный буекъ.



Такъ какъ при употребленіи пушечнаго пороха нужны крѣпкіе и, слѣдовательно, тяжелые корпуса для того, чтобы порохъ развилъ бы всю разрывную силу, то очевидно, что пироксилинъ нужно предпочитать для этой цѣли.

Начальника эскадры Средиземнаго моря Свиты Его Величества Контръ-Адмирала И. А. Шестакова.

Марта 28-го дня 1861 года. № 51.

Нѣкоторые изъ гг. офицеровъ ведутъ себя въ театрѣ безъ всякаго уваженія къ обществу, забывая повидимому, что принадлежа къ служебному сословію, они отвѣтственны передъ нимъ въ своихъ поступкахъ, въ особенности между иностранцами, приписывающими всѣмъ недостатки немногихъ. Безъ всякаго сомнѣнія число такихъ офицеровъ весьма не велико и тѣмъ легче благоразумному и цѣнящему званіе большинству, вліяніемъ своимъ, останавливать неумѣстные порывы. Обращаясь къ этому большинству, я убѣдительно прошу его употребить возможныя старанія къ пресѣченію неприличной веселости въ общественныхъ мѣстахъ и тѣмъ избавить отрядъ отъ нарѣканій, а меня отъ весьма непріятныхъ мѣръ.

Марта 29-го дня 1861 года. № 52.

Предписываю завтра 30 числа Марта въ 10 ч. утра прочитать при собраніи команды на шканцахъ Высочайшій манифестъ объ уничтоженіи крѣпостнаго состоянія изданный въ 19 день Февраля сего года, копія съ котораго при семъ прилагается и послѣ этого отслужить благодарственное молебствіе Его Императорскому Величеству. По окончаніи молебствія слѣдуя фрегату «Генералъ-Адмиралъ» поднять Императорскій Штандартъ на гротъ-брамъ-стеньгѣ, Русскій національный флагъ на форъ-брамъ-стеньгѣ и флагъ Генералъ-Адмирала на крюйсъ-брамъ-стеньгѣ и произвести салютъ. Національный флагъ подниется, какъ выраженіе сочувствія Россіи къ великому христіанскому подвигу нашего Государя, а флагъ Генералъ-Адмирала въ знакъ общей нашей радости, что въ важномъ дѣлѣ этомъ усердно помогалъ Царю нашъ Великій Князь. Г.г. офицерамъ быть въ парадной формѣ.

Ребята!

Настоящій манифестъ не касается васъ лично. Съ той минуты какъ вы поклялись служить Царю и Россіи подъ флагомъ съ голубымъ крестомъ, вы зависите только отъ законовъ и ихъ блюстителей, начальниковъ; но ваши отцы, сестры и братья оставались въ личной зависимости отъ насъ помѣщиковъ. Настоящимъ милостивымъ манифестомъ эта зависимость скоро пресѣкается. Порадуйтесь же за вашихъ кровныхъ и пожелайте отъ глубины добраго русскаго сердца, чтобы они были достойны новой свѣтлой доли.

Приказъ этотъ прочесть до чтенія манифеста.

Іюня 5-го дня, 1861 года. № 88.

Съѣзжающимъ на берегъ въ военномъ платьѣ быть всегда при оружіи, злоупотребленіе оружія недостойное благороднаго военнаго человѣка, конечно подвергнетъ виновнаго строгому законному взысканію; слѣдуетъ помнить, что оружіе дано для собственной защиты въ случаяхъ опасности или оскорбленія.

Іюня 29-го дня, 1861 года. № 111.

Предлагаю Г.г. Командирамъ приказать, чтобы при наливкѣ водою изъ рѣки люди отнюдь не мыли бѣлья и не купались выше того мѣста, гдѣ ставятся брандспойты. Офицеры посылаемые со шлюпками за водою, должны предварительно лично убѣдиться нѣтъ ли вверхъ по теченію чего нибудь могущаго испортить воду.

Іюля 11-го дня, 1861 года. № 120.

Одинъ изъ Гардемариновъ наскакалъ(*) по неосторожности на араба, который тотчасъ же былъ отнесенъ въ госпиталь.

(*) На лошади.

Напоминая приказъ мой отъ 6-го іюня за № 91-мъ, прошу упражняющихся въ верховой ѣздѣ быть осмотрительными и принимать въ соображеніе послѣдствія, которымъ подвергаются мирные жители вслѣдствіе безразсудной ѣзды людей, выставляющихъ передъ публикою молодечество, болѣе приличное актерамъ цирка, нежели служащимъ во флотѣ. Бѣшеная скачка, при совершенномъ неумѣньи управлять лошадью, высказываетъ только безсмысліе. Сопряженная со вредомъ для тѣхъ, которымъ мы присланы покровительствовать, такая неосторожность, прямо противодѣйствуетъ цѣли правительства, а потому я объявляю, что если кто-нибудь нанесетъ вредъ одному изъ жителей скорой ѣздою, тотъ во первыхъ, безъ всякаго участія съ моей стороны, подвергнется рѣшенію мѣстной полицейской власти, а, во вторыхъ, будетъ немедленно отправленъ въ Россію.—

Іюля 13-го дня, 1861 года. № 126.

Принять на всѣхъ судахъ эскадры за правило при посылкѣ барказовъ съ верпами для нуждъ, за которыми съ судовъ нельзя слѣдить, класть самые большіе верпы, по два кабельтова соотвѣтствующей толщины, по двое талей для подъема верповъ, крамболы, нужное число ревантовъ, тонкую бухту для навязыванія къ кабельтову и передачи его на суда неимѣющія собственныхъ средствъ, взять кабельтовъ и, сверхъ того бухту лотлиня съ буйкомъ, чтобы при трудности пристать къ борту спасавшаго судна и можно было, травя лотлинь и держась за барказомъ на вѣтрѣ, спустить буекъ къ судну. При всякой посылкѣ съ верпами имѣть $1^1/_2$ комплекта гребцовъ и внутренніе концы обоихъ кабельтововъ принайтовленными къ подъемнымъ рымамъ, такъ чтобъ можно было связать кабельтовы штыкомъ или навязать къ нимъ конецъ прежде отдачи найтова.

Іюля 31-го дня, 1861 года. № 151.

Со времени пребыванія нашей эскадры въ Бейрутѣ перѣдко доходили до меня печальныя извѣстія о послѣдствіяхъ неосто-

рожной ѣзды (*) лицъ принадлежащихъ къ составу эскадры, и дважды уже я объявлялъ о томъ въ приказахъ, въ надеждѣ что понятія о человѣколюбіи и желаніе охранить русскихъ отъ справедливаго нарѣканія, побудятъ неосторожныхъ оставить безразсудныя привычки, нетолько вредныя, но даже пагубныя для мирнаго мѣстнаго населенія. Вчерашняго числа опять привезена въ госпиталь французскимъ адмираломъ женщина, упавшая съ лошади испуганной промчавшимися мимо русскими. Въ увѣренности что честь мундира удержитъ легкомысленныхъ отъ поступковъ, которые должны были бы остранятъся собственными понятіями и естественною потребностію сердца, для отвращенія на будущее время послѣдствій жестокости свойственной только людямъ въ дикомъ состояніи.

Сентября 10-го дня, 1861 года. № 177.

Лейтенантъ N.N., рѣшившійся, будучи послѣднимъ на фрегатѣ Лейтенантомъ, взять на себя роль представителя каютъ-компаніи и придти съ жалобою на меня къ командиру отъ лица всѣхъ офицеровъ, переписывается на фрегатъ N.N. съ тѣмъ, чтобъ ему не довѣрялось лейтенантскихъ обязанностей и чтобъ онъ былъ подъ вахтою у старшаго. Находя къ сожалѣнію, что нѣкоторые изъ г.г. офицеровъ фрегата N.N., думаютъ что въ каютъ-компаніи дозволенъ во всякое время шумъ, я вынужденнымъ нахожусь напомнить имъ, что фрегатъ есть общее жилище 800 человѣкъ, и послѣ неоднократныхъ просьбъ требую въ силу § 829 Морскаго Устава, чтобъ не было шума мѣшающаго общему спокойствію или занятіямъ другихъ.—Всякому понятно, что въ долгомъ плаваніи могутъ быть случайности, въ которыхъ нельзя не допустить нѣкотораго послабленія постановленій, и такія случайности не встрѣчали съ моей стороны неодобрѣнія; но не менѣе понятно также, что всегдашній шумъ немногихъ подвергаетъ большинство, располагающее иначе своимъ временемъ или нуждающееся въ покоѣ, слишкомъ тягостнымъ условіямъ.

(*) Верхомъ на лошадяхъ.

Сентября 17-го дня 1861 года. № 182.

Вчера шлюпка съ корвета N. N. стояла у пристани безъ видимаго дѣла и не оттянулась когда я приставалъ. Явно было, что сидѣвшіе матросы не считали своею обязанностію отдать должную почесть пристававшему, въ которомъ, если они не узнали своего адмирала, то не могли не узнать офицера. Такое нарушеніе непремѣннаго правила оттягиваться отъ пристани тотчасъ, чтобъ не мѣшать другимъ, и не выполненіе основныхъ наружныхъ условій дисциплины, вѣроятно неслучилось бы, если бъ посланный со шлюпкою гардемаринъ, или юнкеръ находился на ней или около нея, какъ и слѣдовало. Предоставляя Г. Командиру корвета N. N. взыскать съ отлучившагося, а если гардемарина вовсѣ не было послано, то приказать вахтенному начальнику прочесть § 812. Морского Устава, я вынужденнымъ нахожусь замѣтить вообще по Эскадрѣ, что служебная неучтивость отсылаемыхъ отъ судовъ шлюпокъ не говоритъ въ пользу дисциплины на Эскадрѣ, въ особенности сравнительно съ стоящими рядомъ съ нами иностранцами. Предписываю выполнять въ точности § 813 устава, и по власти данной мнѣ § 27.

Сентября 19-го дня 1861 года. № 188.

По сигналу № 8 «Начать бой» бить всегда тревогу безъ дроби, заряжать орудія обоихъ бортовъ ядрами и велѣть первому готовому орудію стрѣлять, строго запрещая всякую пальбу послѣ перваго выстрѣла. При этомъ прошу г.г. Командировъ наблюдать чтобъ никакихъ приготовленій къ бою до момента спуска сигнала не дѣлалось и чтобъ орудія заряжались салютаціонными зарядами поданными изъ крюйтъ-камеры, а не изъ картузныхъ ящиковъ въ банкахъ. Прошу слѣдовать той же системѣ тревоги и въ отдѣльномъ плаваніи когда ничто не мѣшаетъ стрѣлять по всѣмъ направленіямъ.

Сентября 29-го дня 1861 года. № 200.

Вслѣдствіе наблюденій моихъ за бывшими гонками предписываю.

1) На всякой шлюпкѣ, не имѣющей водяного баласта, имѣть всегда нужное количество чугуннаго, если предвидится возможность идти подъ парусами, ибо сила вѣтра не зависитъ ни отъ посылающаго шлюпку, ни отъ управляющаго ею. На шлюпкахъ съ водянымъ баластомъ, находящимся, въ распоряженіи управляющаго, имѣть всегда анкерки.

2) На тѣхъ шлюпкахъ гдѣ можно руль прижать совершенно къ транцовой доскѣ, сдѣлать на гака-бортѣ марки, за которыя запретить класть румпель при поворотахъ.

3) Какъ бы ни была мала шлюпка (исключая двоекъ), кливеръ фалы сдѣлать двойными. Они служатъ штагами фокъмачтамъ, должны противодѣйствовать фока шкотамъ, всегда двойнымъ, и наконецъ при такихъ кливеръ-фалахъ легче держать тугою шкаторину кливера, что необходимо для дѣйствительности его. При томъ для выдрайки двойнаго кливеръфала ненужно посылать много людей на носъ, отчего диферентъ шлюпки мѣняется въ ущербъ ея ходу.

4) Запретить при поворотахъ оверъ-штагъ выносъ бизани на вѣтеръ за діаметральную плоскость. Дѣйствуя въ обстенъ, бизань при такомъ выносѣ останавливаетъ только ходъ шлюпки. Тоже можно сказать и объ оставленіи на вѣтрѣ фока-шкота, ибо на большей части гребныхъ судовъ центръ парусности фока весьма близко къ центру величины шлюпки. Для поворота всегда достаточно вынесеннаго кливера или передней части разрѣзного фока.

5) Безъ зыби въ ровный вѣтерокъ, кливеръ-шкотовъ не отдавать, а стараться придать шлюпкѣ поворотливость измѣняя диферентъ, ибо кливеръ стоитъ болѣе другихъ парусовъ и слѣдовательно даетъ ходъ для поворота необходимый. Разумѣется это не относится къ случаямъ, когда нужно совершить поворотъ въ наименьшемъ пространствѣ.

6) На многихъ шлюпкахъ паруса такъ вытянулись или мачты столь коротки, что фалы сходятся и паруса все-таки стоятъ мѣшкомъ. Немедленно убавить паруса или сдѣлать новыя мачты и наблюдать чтобъ фалы никогда не сходились.

7) При парусахъ, фалы и дирикъ-фалы которыя основаны въ одну снасть, топы мачтъ должны быть велики и подъемъ подъ возможно менѣе острымъ угломъ, иначе заднія шкаторины всегда будутъ слабы.

8) Нѣкоторыя шлюпки оснащены такъ, что паруса не могутъ стоять хорошо. Шлюпки эти напоминали турецкій барказъ ходившій мимо эскадры на Бейрутскомъ рейдѣ и приводившій въ негодованіе каждаго, нѣсколько любящаго наше искуство. Исправить на такихъ шлюпкахъ все безъ потери времени, и если за переснасткою паруса окажутся негодными, перешить ихъ своими средствами или въ первомъ портѣ. Одна шлюпка съ дурно поставленными парусами позоритъ не только управляющаго ею и судно къ которому принадлежитъ, а всю эскадру, и я вынужденъ буду запретить поднимать на подобныхъ шлюпкахъ русскій флагъ.

Большая часть гардемариновъ совершенно равнодушны къ прямому дѣлу, заставляютъ меня просить г.г. Командировъ употреблять строгія мѣры тамъ гдѣ не дѣйствуетъ истинное самолюбіе главнѣйшее въ наше время отличіе дворянина отъ нижнихъ классовъ. Прошу г.г. Командировъ небрежныхъ къ обязанности гардемариновъ употреблять для посылокъ не въ очередь или неспускать на берегъ по своему усмотрѣнію.

Въ заключеніе считаю долгомъ выразить вообще мое мнѣніе объ исправности шлюпокъ и управленіи ими. Одна негодная шлюпка, какъ я прежде сказалъ, срамитъ всю эскадру. Управленіе шлюпкою есть лучшее и вѣрнѣйшее мѣрило понятій молодаго офицера о службѣ, ибо ни въ какомъ другомъ случаѣ онъ не можетъ высказать болѣе явно своихъ достоинствъ. Шлюпки посылаются внѣ предѣловъ наблюденія съ судовъ, довѣряются совершенно управляющимъ ими и ходьба на нихъ подъ парусами представляютъ случайности въ высшей степени возбудительныя. Слѣдовательно все подвигаетъ къ должному управленію шлюпкою—чувство отвѣтственности, ревность и

самолюбіе. Если качества эти не высказываются молодымъ офицеромъ въ единственномъ почти случаѣ когда онъ можетъ быть предоставленъ самому себѣ, то врядъ ли онѣ выкажутся когда нибудь. Такъ какъ будущая служба г.г. офицеровъ эскадры частью зависитъ отъ меня какъ начальника, я объявляю теперь же, что не принадлежу къ числу передовыхъ людей, думающихъ что можно вдругъ достичъ высшихъ ступеней минуя низшія и въ нашемъ дѣлѣ не вѣрю внезапно выказывающимся талантамъ. Въ моемъ мнѣніи дурно управляющійся шлюпкою, равнодушно несущій на ней искаженные паруса, или простирающій цинизмъ до совершеннаго пренебреженія здраваго смысла ставя рядомъ два кливера къ одному галсу, не только явно выказываетъ нежеланіе когда либо управлять большимъ судномъ, но что гораздо хуже выражаетъ его презрительно дерзко, подвергая поруганію доброе имя всѣхъ сослуживцевъ. Мой прямой долгъ разрушать ложныя надежды такихъ лицъ, и на это я употреблю всю энергію на которую способенъ.

Ноября 28-го дня 1861 года. № 211.

Тревоги съ освѣщеніемъ дѣлать вечеромъ, подвѣшивая для того койки, единственно съ цѣлью чтобъ всякій человѣкъ зналъ свою обязанность, но не добиваясь излишней быстроты. Ночныхъ тревогъ вовсѣ не дѣлать, ибо я убѣжденъ что исправное по всѣмъ частямъ судно днемъ будетъ дѣйствительно и въ темнотѣ; при томъ быстрота ночныхъ тревогъ весьма скоро пріобрѣтется развитою командою по объявленіи войны, въ мирное же время подобная исправность покупается слишкомъ дорогою цѣною.

Февраля 13-го дня 1862 года. № 239-й.

Полагая что обыкновенные смотры позволяютъ убѣдиться только въ проворствѣ команды, и считая что долгія плаванія, стоющія правительству большихъ издержекъ, должны имѣть

результатомъ совершенную исправность судовъ во всѣхъ отношеніяхъ, о которой никакъ нельзя судить по обыкновенно заучиваемымъ маневрамъ, объявляю по ввѣренному мнѣ отряду, что я намѣренъ осматривать суда и команды такимъ образомъ, чтобъ видно было участіе принимаемое каждымъ въ дѣлѣ службы. Результаты смотровъ не только должны удостовѣрять въ умѣньи экипажа дѣйствовать наилучшимъ образомъ при существующихъ на суднѣ условіяхъ, но и отвращать для вновь строимыхъ и снабжаемыхъ судовъ недостатки и неудобства оказывающіеся на плавающихъ въ морѣ. Съ этою цѣлью я буду требовать отъ г.г. офицеровъ завѣдывающихъ частями отвѣтовъ на различные вопросы, которые могутъ быть удовлетворительно разрѣшены только при постоянномъ вниманіи къ дѣлу, и прежде всего постараюсь удостовѣриться въ порядкѣ расположенія всѣхъ принадлежностей плаванія и боя, а потомъ уже въ умѣньи команды употреблять эти принадлежности въ случаѣ надобности. Ожидая отвѣтовъ на всякіе вопросы, которые можетъ указать случай, считаю нужнымъ упомянуть о важнѣйшихъ: а) *По части боевой.* Показать одно крюйтъ-камерное распредѣленіе, чтобъ я могъ убѣдиться въ скорости подачи картузовъ, для этого освѣтить и открыть крюйтъ-каморы и вмѣсто картузовъ подавать по одному пыжу въ кокорѣ. Какъ размѣщены картузы? Чѣмъ сообщается требованіе на картузы? Не пропадаетъ ли армякъ? Просторно ли въ крюйтъ-каморахъ? Не сыро ли! Исправны ли ящики? Гдѣ ключи? Хорошо ли устроены клапаны и подача? Хорошо ли освѣщеніе, сколько фонарей, удобенъ ли присмотръ за ними, какіе и цѣлы ли стекла? Есть ли вода для прислуги и всѣ ли кр.-каморы затапливаются? Подача бомбъ и укладка ихъ? Какого рода и какія трубки? Гдѣ хранятся сигнальныя принадлежности и патроны, и въ чемъ? Гдѣ шлюпочные снаряды, заряды, ракеты, шрапнели и вмѣстѣ орудія, ракетные спуски, лафеты, кожа на гребныя суда и проч.? Чѣмъ блиндируются крюйтъ-каморы и какъ окружены? На сколько кр.-каморы подъ водой? Сколько боевыхъ картузовъ на орудіе? Орудія къ осмотру? Чисты ли? Цѣлы ли и исправны ли: пробки, банники, прибойники, пыжевники, покрышки, прицѣлы и мушки, чеки у

колесъ и горбылей, брюки, тали, ведра, швабры, кадки, колеса? Не подались ли болты? Есть ли нужные обухи? Осмотръ сумокъ у комендоровъ и сумки батарейнаго унтеръ-офицера. Отпечатка запаловъ? Углы повышенія, пониженія и обстрѣла? Гдѣ вѣшаются фонари для ночнаго боя? Какой системы станки? Не страдаетъ ли излишне палуба? Задрайка портовъ, клюзовъ? Разборка портовъ у поворотныхъ орудій? Свѣтло ли въ батареѣ когда порты задраены и не течетъ ли сквозь нихъ? Крѣпленіе орудій? Осмотръ шлюпочной артиллеріи. Осмотръ абордажнаго оружія. Ввести курки и удостовѣриться въ исправности ихъ капсюлями. Надбиты ли дула шомполами? Цѣлы ли гайки, ложи и прямы ли шомпола? Держатся ли мишени и умѣютъ ли ставить ихъ? Хорошъ ли составъ для стволовъ? Исправны ли пистолеты и одинаковы ли капсюли ихъ съ ружейными? Гдѣ размѣщено оружіе и какъ разбирается? Гдѣ хранятся пики? Гдѣ и какъ раздаются патроны? b) *Пожарная принадлежность*: Цѣлость и исправность инструментовъ? Гдѣ хранятся? Исправность помпъ, и длина шланговъ? Сколько людей для помпъ нужны? Убѣдиться въ количествѣ воды которую можно добыть въ минуту? По пробитіи въ колоколъ навѣшивать сей и нокъ тали для спуска гребныхъ судовъ и запаснаго рангоута. c) *Общее расположеніе судовъ*: Шхиперскихъ каютъ: блоковъ, шкивовъ, нагелей, юферсовъ, томбуевъ, свѣчей, смолы, красокъ, кожи, парусины, сала, флагдуку, линей, фонарей и проч.? Гдѣ водолазный приборъ? Гдѣ штурманскіе запасы: лаги, лоты, лини? Гдѣ нокъ и сей тали, стеньгъ-вынтрепа, хватъ-тали, стопора, судовыя и шлюпочные тенты? Хорошо ли уложены паруса и легка ли подача? Можно ли все удобно подавать и содержать въ исправности? Не смежны ли легко воспламеняющіяся вещи съ крюйтъ-каморой? Какого устройства цистерны и чѣмъ красятся? Есть ли между ними прокладки? Какія средства качать въ нихъ и изъ нихъ воду? Помѣщеніе принадлежностей мытья? Арсеналъ: инструменты, кожи, армякъ, ворса для пыжей, кружала, мѣрки и проч. Провизіонные погреба: На сколько провизіи? Не портится ли отъ помѣщеній? Не текутъ ли погреба? Удобно ли раздавать? Нѣтъ ли лишнихъ переборокъ? Гдѣ уложены

кабельтова и тросы? Не замѣчено ли промаховъ или недостатковъ въ люкахъ и ихъ расположеній? Можно ли стать на якорь съ кормы? Удобно ли заносить шпрингъ и гдѣ верпы? Канатная принадлежность? Хороши ли стопора? d) *По штурманской части*: Исправленъ ли руль? Гдѣ запасные румпели и тали? Гдѣ штуръ-тросъ? Исправны ли склянки, лоты, лаги и линии ихъ? Гдѣ хранятся хронометры, запасныя стрѣлки, шлюпочные и запасные компасы? Исправны ли настоящія? Не застаиваются ли? Когда опредѣлена девіація и намагничены ли стрѣлки? Громоотводы? Сигнальная часть и расположеніе нужнаго для ночныхъ сигналовъ? Спасительный буй? Есть ли средство мгновенно показать мѣсто ночью? Отвѣты рулевыхъ на командованіе: журналъ и состояніе сигнальщиковъ. e) *Гребныя суда*: Способъ подъема и спуска? Можно ли поднять разводя пары? Установка въ ростры? Завалъ на боканцахъ? Пробки, весла, лейки, крючья, стропки, фалини, стойки, флагштоки, тенты, паруса, румпеля, средства править съ орудіемъ на кормѣ, баластъ, наливка водою, чахлы, кранцы и уключины. Все боевое приспособленіе: переносъ орудій, наводка его, укладка кр.-каморъ и снарядовъ. Укладка рангоута для боя. Дреки. Дрехтовы, камбузы, выемныя банки. Размѣренія судовъ. Сравнительная ходкость подъ парусами и веслами; исправность парусовъ и рангоута, способность брать грузъ и людей. f) *По механизму*: Исправна ли машина? Какъ тратиться уголь, масло и сало? Журналъ? Исправны ли соединительныя трубы? Не разгорячаются ли подшипники и какія маслянки? Хороши ли приводы и долго ли мѣняютъ ходъ? Удобенъ ли доступъ къ подшипникамъ гребнаго вала? Есть ли мѣсто и средства работать въ проходѣ? Также средства поднимать тяжести въ машинѣ? Хорошо ли подперты бимсы и карлингсы машиннаго отдѣленія? Размѣщеніе кладовыхъ и запасныхъ вещей? Сала? Масла? Инструментовъ? Сигналы въ машину и кочегарную? Подъемъ винта и укрѣпленіе его поднятымъ? (какъ скоро). Хорошъ ли подъемъ трубы и не разгорячаются ли комингсы? Исправны ли котлы? Уменьшался ли вѣсъ на золотникахъ? Хорошо ли предохранены котлы отъ потоковъ? Хорошо ли укрѣплены они и угольные ящики?

Удобно ли красить? Исправны ли полы и какія средства заливать золу? Удобно ли подносить уголь къ топкамъ и хорошо ли онъ разсыпается въ ящикахъ? Есть ли атмосферическія трубы? Удобно ли насыпать въ грубы и сколько времени нужно для принятія 100 тонъ? Какъ диферентъ при полныхъ ящикахъ и расходѣ угля? Можно ли сохранять его по произволу? Исправность манометровъ, трубокъ водомѣрныхъ, барометровъ. счетныхъ указателей? Вентиляція? Опрѣснители? Сколько даютъ воды? и расходъ угля на нихъ? Нѣтъ ли отъ нихъ на трюмѣ жара и порчи? Какіе помпы ручныя и паровыя и сколько на нихъ нужно людей? Водолазный приборъ? Ватеръ-клозеты? Чѣмъ уничтожаютъ запахъ въ машинѣ?

Убѣдившись въ исправности означенныхъ частей, я приступлю собственно къ смотру и раздѣлю его на двѣ части — якорный и въ морѣ.

На первомъ я увижу только исправность гребныхъ судовъ для оказанія помощи и буксированія, управленіе подъ парусами по принятымъ на Эскадрѣ сигналамъ, вооруженіе артиллеріею и посадку десанта, подъемъ гребныхъ судовъ, подъемъ и спускъ рангоута. При якорной тревогѣ я ограничусь одиночнымъ и батарейнымъ ученьемъ, боями, повѣркою абордажныхъ партій и ихъ передвиженіями.

Подъ парусами и парами осмотрю котлы съ ихъ принадлежностію и уборку якорей, средства и росписаніе для спасенія погибающихъ, убавку и прибавку парусовъ повахтенно и цѣлою командою, повороты, перемѣны парусовъ, штуръ-троса, укладку рулевыхъ запасныхъ принадлежностей и умѣнье обращаться съ ними.

Для тревоги подъ парами прошу имѣть въ готовности по двѣ бочки съ щитами на штокахъ и непремѣнно при тревогѣ крѣпить марсели и нижніе паруса каболками, чтобъ можно было поставить ихъ не посылая людей наверхъ, въ случаѣ поврежденія въ машинѣ; также заваливать шлюпки. Рулевыя принадлежности приспособить такимъ образомъ, чтобъ дѣйствіе рулемъ по возможности не прекращалось при поврежденіяхъ штуръ-троса или румпеля.

Всѣ дѣйствія орудіемъ и возможныя дѣйствія абордажныхъ

партій будутъ производиться при настоящей пальбѣ въ бочку, именно: пальба на различныя разстоянія ядрами, бомбами и картечью, передвиженіе орудій изъ одного косяка въ другой, взятіе ихъ въ погонные или ретирадные порты, перемѣны колесъ, шпуровъ, замковъ, брюкъ и станковъ; перемѣны померовъ у орудій; вызовъ и пальба стрѣлковъ и передвиженіе ихъ, заносъ кабельтововъ и талей въ помощь перебитому такелажу; вызовъ пожарныхъ. Заносъ шпринговъ, приготовленіе къ выпуску цѣпей съ буйками въ случаѣ надобности и т. п. Подъ парусами же или парами, буду удостовѣряться въ средствахъ выкачивать воду въ случаѣ течи.

Въ видахъ такихъ смотровъ прошу г.г. Командировъ приготовлять ввѣренные имъ команды, упражняя ихъ въ возможныхъ случайностяхъ встрѣчающихся на самомъ дѣлѣ.

Марта 2-го дня, 1862 года. № 248.

Командиръ фрегата N.N. ходатайствовалъ по мимо меня о наградѣ французскаго Инженера за труды его по починкѣ фрегата. Канцелярія Морского Министерства по приказанію Г. Управляющаго, увѣдомила меня что Его Превосходительству желательно «чтобъ всѣ подобнаго содержанія представленія на будущее время присылались въ Министерство не иначе, какъ чрезъ посредство мое и—только въ такомъ случаѣ, если я найду ихъ заслуживающими уваженія».

Сообщая это справедливое замѣчаніе Г. Управляющаго (*) по ввѣренному мнѣ отряду, считаю нужнымъ прибавить, что право рапортовать отъ себя въ Петербургъ дано г.г. командирамъ находящимся въ составѣ эскадръ собственно для того, чтобъ высшее начальство могло въ случаѣ надобности скорѣе распорядиться судномъ отдѣляющимся на время отъ эскадры, и конечно никто неполагалъ чтобъ право это могло когда нибудь повести къ нарушенію обыкновеннаго порядка подчиненности. Исключая весьма важныхъ только случаевъ, прямые рапорты Высшему Начальству, должны быть, по большей мѣрѣ, вѣрными копіями донесеній непосредственному Начальству. Всякія другія офиціальныя сношенія противны требованіямъ и смыслу подчиненности.

(*) Морскимъ Министерствомъ.

Марта 8-го дня, 1862 года. № 255.

Употребивъ пять дней на осмотръ фрегата N.N., считаю полезнымъ откровенно передать сослуживцамъ мои заключенія. — многое что можетъ быть въ порядкѣ—только при рвеніи частныхъ начальниковъ, найдено мною въ неудовлетворительномъ состояніи. Очевидно что всѣ усилія г.г. офицеровъ были обращены на маневры бросающіяся въ глаза и болѣе льстящія самолюбію,—указанія на различныя недостатки и неправильности вышли бы изъ предѣловъ приказа и я предоставляю любознательнымъ, принимая въ соображеніе программу смотра объявленную въ приказѣ моемъ отъ 14-го февраля за № 239-мъ, справиться у товарищей, какъ она выполнена на осмотрѣнномъ фрегатѣ, отъ офицеровъ и команды плававшихъ нѣсколько лѣтъ, всякій вправѣ ожидать быстраго и дѣльнаго выполненія всѣхъ требованій, а не заученныхъ только дѣйствій и вообще говоря судно, на которомъ все дѣлается порядочно, гораздо дѣйствительнѣе такого, которое удивляетъ извѣстнымъ только маневрамъ, а по нѣкоторымъ частямъ не можетъ выдержать снисходительной даже критики. Благодаря особенному рвенію г.г. старшихъ офицеровъ, команды наши скоро привыкаютъ къ общимъ работамъ и самыя суда содержатся въ порядкѣ удовлетворяющемъ сторонняго наблюдателя, затѣмъ подробности, на которые недостанетъ силъ Командира и его помощника и которыя могутъ быть исправны только при вниманіи каждаго завѣдывающаго частію далеко не въ должномъ состояніи, многія неисправности конечно зависятъ отъ первоначальнаго снабженія судовъ; но офицеры обязаны не только употреблять данныя имъ средства, но стараться улучшить ихъ, сколько судовыя способы то позволяютъ, докладывая начальникамъ о недостаткахъ и предлагая свои мнѣнія какъ исправить ихъ, снова повторяя: по силѣ обстоятельствъ отъ офицера въ нашемъ флотѣ требуется болѣе познаній и усердія, нежели въ другихъ, и пока г.г. офицеры не убѣдятся въ этомъ, всегда будетъ казаться, что степень познаній и вниманія главныхъ

судовыхъ дѣйствій несоотвѣтствуетъ развитію команды. Судно самыхъ незначительныхъ размѣровъ не можетъ быть въ совершенномъ порядкѣ во всякое время безъ участія младшаго самаго изъ распоряжающихся начальниковъ и не выдержитъ ни какого испытанія кромѣ основаннаго на песочныхъ склянкахъ. Прошу г.г. командировъ постоянно осматривать различные предметы снабженія, боевого и для плаванія и обращать особенное вниманіе на слѣдующее: составъ пожарныхъ партій и—исправность всего до пожара относящагося наблюдая, чтобъ помповые шланги доставали непремѣнно до пунктовъ судовъ наиболѣе отъ помпъ отдаленныхъ; гдѣ шланговъ мало, прошу немедленно завести ихъ и приказать употреблять помпы ежедневно, тогда онѣ только будутъ исправны. При всякомъ возможномъ случаѣ палить въ цѣль изъ орудій и ружей и пользоваться каждымъ пребываніемъ подъ парами для стрѣльбы въ цѣль измѣняющую положеніе, заставляя въ тоже время дѣйствовать стрѣлковыя партіи на нужныхъ разстояніяхъ. Крюйтъ-каморныя ученья производить отдѣльно отъ общихъ пушечныхъ, ибо при тревогѣ на подносчиковъ и на картузниковъ мало обращаютъ вниманія, между тѣмъ какъ правильныя дѣйствія движенія ихъ, служатъ основаніемъ боя. По пріобрѣтеніи достаточнаго навыка г.г. офицерами и командами въ общихъ работахъ, прошу производить большую часть работъ или одною вахтою или вызывая подвахтенныхъ, а не всѣхъ на верхъ, чтобъ распоряжались работами вахтенные Лейтенанты, которые иначе никогда не усвоятъ необходимой привычки распоряжаться и командовать если обстоятельства требуютъ скораго исполненія, само собою всѣ офицеры должны участвовать въ работѣ, но—есть множество случаевъ въ которыхъ дѣйствія производятся изъ предосторожности только, или безъ надобности въ особой быстротѣ и въ такихъ случаяхъ нужно давать возможность вахтеннымъ начальникамъ привыкать къ распорядительности.

Въ заключеніе убѣдительно прошу г.г. командировъ заботиться главнѣйше о введеніи при всѣхъ дѣйствіяхъ порядка и спокойной расторопности на знаніи основанной, достигши этой важнѣйшей цѣли, можно добиваться быстроты, безъ со-

мнѣнія весьма пріятно вознаграждающей суетные труды, которые не выказываются эфектно, но приносятъ плоды въ моментъ нужды.

Марта 30-го дня, 1862 года. № 276.

Сего числа, при спускѣ на фрегатѣ N.N. шлюпки для спасенія упавшаго за бортъ человѣка, никто изъ находившихся на палубѣ г.г. офицеровъ не счелъ своею обязанностью броситься въ шлюпку, тогда какъ отъ управленія ею могла зависѣть не только участь упавшаго, но и всѣхъ гребцовъ, ибо фрегатъ имѣлъ ходъ. Во избѣжаніе повторенія примѣровъ подобнаго равнодушія, противнаго не только правиламъ службы, но и требованьямъ человѣколюбія, прошу г.г. командировъ приказать непремѣнно назначать офицеровъ, которые должны бросаться въ шлюпку при первомъ извѣстіи о несчастномъ случаѣ и садиться прямо на руль. Если въ вахтѣ нѣтъ мичмановъ, кромѣ баковаго, назначать опытнѣйшаго изъ вахтенныхъ гардемаринъ. На случай общихъ работъ сдѣлать особое назначеніе. Назначенные должны быть въ шлюпкѣ всякій разъ когда спускаютъ ее подъ парусами или парами для чего бы то ни было.

Апрѣля 11-го дня, 1862 года. № 281.

28-го Марта, Командиръ фрегата N.N. послалъ мнѣ изъ N.N. письмо съ описаніемъ безпорядка, происшедшаго на фрегатѣ, 25-го вечеромъ.

31-го Марта, бывшій во время происшествія на вахтѣ мичманъ N.N. отправилъ ко мнѣ письмо о томъ же происшествіи и приложилъ копію съ рапорта его командиру поданнаго 26-го Марта. Я снялся изъ N.N. 27-го утромъ, слѣдовательно командиръ фрегата имѣлъ довольно времени извѣстить меня о безпорядкѣ, если считалъ то нужнымъ. Оба письма получены мною одновременно по приходѣ въ N.N. Видя разность въ нѣкоторыхъ показаніяхъ и явное доказательство

*

нарушенія дисциплины, я поручилъ изслѣдовать подробности происшествія Капитанъ-Лейтенанту N.N.

Представленное мнѣ слѣдственное дѣло открыло, что основаніемъ безпорядка было нетрезвое состояніе замѣшанныхъ въ немъ нижнихъ чиновъ. Положительныя узаконенія, какъ оказывается, были нарушены въ такой только степени, что я считаю себя въ правѣ, согласно § 234, Главы V, раздѣла II, книги II Свода морскихъ уголовныхъ постановленій, кончить дѣло собственною властію, не предавая его дальнѣйшему изслѣдованію и рѣшенію суда.

Объявляя мое рѣшеніе, считаю нужнымъ, для отвращенія недоумѣній на будущее время, высказать, что долженъ былъ бы сдѣлать каждый при представившемся случаѣ и затѣмъ, дать нѣкоторыя правила не указанныя въ законахъ, но очевидно необходимыя; ибо нѣтъ ничего вреднѣе для службы, какъ неопредѣленность правъ и власти каждаго на извѣстные случаи.

Видя въ промежуткѣ времени между происшествіемъ и доведеніемъ его до моего свѣдѣнія, въ самомъ приказѣ отданномъ по фрегату N.N. и наконецъ въ объясненіяхъ Г. Капитана N.N. слѣдователю, колебаніе въ пониманіи закона и собственныхъ начальническихъ правъ, я вынужденнымъ нахожусь выразить мое мнѣніе, что Командиръ долженъ былъ скорѣе опредѣлить, подлежитъ ли дѣло его рѣшенію, или должно быть представлено мнѣ, и въ послѣднемъ случаѣ обязанъ былъ, арестовавъ виновныхъ, тотчасъ меня увѣдомить и продлить арестъ ихъ до моего рѣшенія. Вмѣсто этого, хотя наказаніе сдѣланное виновнымъ самимъ командиромъ, не превышаетъ предварительныхъ мѣръ осторожности предписанныхъ закономъ, именно ареста, г. Капитанъ 1-го ранга N.N., въ приказѣ отданномъ по фрегату, далъ распоряженію своему видъ окончательнаго рѣшенія, а между тѣмъ представилъ обстоятельства дѣла мнѣ, прося ограничиться сдѣланнымъ имъ взысканіемъ. Послѣдующія объясненія, въ которыхъ говорится, что наказаніе было опредѣлено слишкомъ мягкое, именно съ цѣлью непрепятствовать моему рѣшенію, не помогаетъ мнѣ вывести какое либо заключеніе. Мнѣ представленъ

приказъ командира, въ которомъ сказано, что горнистъ N.N., матросы N.N. и N.N., виновные въ нанесеніи оскорбленій и побоевъ боцманамъ и квартирмейстерамъ, арестованы на четверо сутокъ, а о квартирмейстерѣ N.N. (виновномъ въ томъ же) будетъ представлено начальнику эскадры. «Ясно что Командиръ фрегата N.N. намѣревался считать дѣло рѣшеннымъ въ отношеніи рядовыхъ. Здѣсь я нахожусь въ необходимости замѣтить, что Командиръ фрегата N.N. могъ собственною властію понизить квартермейстера, если считалъ его виновнымъ и, что положенное имъ наказаніе тремъ рядовымъ, если бы преступленіе означенное въ приказѣ дѣйствительно имѣло мѣсто, не соотвѣтствуетъ опредѣленному закономъ. Какъ бы ни было непріятно каждому изъ насъ приводить законъ въ исполненіе, какъ бы строгъ не казался онъ намъ, мы имѣемъ право быть снисходительными только въ случаяхъ, гдѣ законъ предоставляетъ наказаніе нашему усмотрѣнію, или выражается неопредѣленно повелѣніемъ «наказать», тамъ же, гдѣ законъ положительно указываетъ на родъ наказанія, мы можемъ быть милосерды только въ опредѣленныхъ закономъ предѣлахъ. Излишняя строгость конечно безполезна, но произвольное склоненіе закона въ ту или другую сторону, т. е. усиливая или ослабляя его, положительно вредно и незаконно, что прямо выражается статьею постановленій взыскивающею одинаково съ начальника за превышеніе власти и бездѣйствія ея. Смягченіе нравовъ, требованія вѣка и общее мнѣніе могутъ имѣть вліяніе на законодателя и привести его къ рѣшимости измѣнить существующіе законы, но не намъ взвѣшивать подобныя обстоятельства. Мы обязаны только прикладывать существующіе законы, не смотря ни на какія постороннія вліянія; для насъ смыслъ ихъ долженъ быть единственнымъ руководителемъ.

Изъ объясненій Капитана N.N. видно также, что по докладѣ Мичманомъ N.N. о безпорядкѣ на верху, капитанъ предоставилъ ему распорядиться по усмотрѣнію. Старшій офицеръ былъ отпущенъ на берегъ; въ опытности Мичмана N.N. поставленнаго временно на вахту, командиръ не могъ имѣть убѣжденія; не смотря на это онъ не вышелъ тотчасъ на верхъ и въ объясненіи показываетъ, что не сдѣлалъ это съ цѣлью

испытать распорядительность офицера и потому, что за нѣсколько минутъ передъ тѣмъ былъ самъ на верху и признаковъ безпорядка не видѣлъ. Но безпорядокъ могъ произойти моментально и дѣйствительно произошелъ. Предоставленный самому себѣ Мичманъ N.N. распорядился какъ съумѣлъ; это конечно не оправдываетъ Мичмана N.N. въ неприличномъ ошибочномъ распоряженіи, но ведетъ къ тому заключенію, что ошибка его могла бы вовсѣ не имѣть мѣста. Происшедшій на палубѣ безпорядокъ слѣдовало прекратить тотчасъ же.

Мичманъ N.N. написалъ ко мнѣ письмо и приложилъ къ нему копію рапорта поданнаго имъ командиру. Въ письмѣ были изложены обстоятельства совершенно побочныя. Законъ воспрещаетъ подавать и принимать такія донесенія, опытъ службы говоритъ мнѣ, что на кораблѣ, гдѣ жизнь съ службою такъ тѣсно связана, подобная невѣдущая къ дѣлу словоохотливость поселяетъ только отношенія, рано или поздно имѣющія горестныя для чести всѣхъ служащихъ на кораблѣ послѣдствія; наконецъ личныя мои убѣжденія (и какъ начальникъ я имѣю, болѣе мичмана N.N. права приводить ихъ) совершенно противятся такому роду доказательствъ вины другого, или собственной правоты, и я положительно запрещаю входить ко мнѣ частными письмами о дѣлахъ службы, хотя всегда готовъ принимать ихъ по частнымъ нуждамъ подчиненныхъ. Я нигдѣ не вижу, чтобы законъ обязывалъ меня читать подробности вовсѣ не ведущія къ дѣлу, и дозволялъ бы подчиненному оскорблять меня какъ офицера и какъ человѣка; а мое служебное и личное самолюбіе оскорбляются фактомъ, что офицеръ одной со мной службы не разбираетъ средствъ къ обвиненію другого, или оправданію себя, и считаетъ меня способнымъ обращать вниманіе на голословныя увѣренія о переговорахъ, происходившихъ съ глаза на глазъ и, опять повторяю ни къ чему неведущихъ. Изъ рапорта мичмана N.N., я вижу, что онъ позволилъ себѣ разсужденія о порядкѣ на суднѣ вообще, и явное неодобреніе распоряженій начальника. Онъ имѣлъ право жалобы, но жалобу эту, ограничиваясь въ ней только изложеніемъ фактовъ долженъ былъ подать на мое имя чрезъ Командира, при рапортѣ къ нему написанномъ въ вѣжливыхъ

формахъ. Вмѣсто того онъ написалъ диссертацію противную всѣмъ условіямъ подчиненности и въ заключеніе проситъ переписки на другое судно или позволенія возвратиться въ Россію. Находя мичмана N.N. совершенно виновнымъ въ этомъ случаѣ, объявляю для общаго свѣдѣнія, что офицеръ состоящій на службѣ не имѣетъ ни какого права выражать положительно желаніе служить гдѣ хочетъ. За неумѣстныя выраженія въ рапортѣ начальнику и за незнаніе основанія службы высказанное въ просьбѣ, предписываю Г. Командиру фрегата N.N. арестовать мичмана N.N. на недѣлю съ исполненіемъ должности. Отрѣшеніе Г-на N.N. отъ вахты, сдѣланное командиромъ, утверждаю; ибо предоставленный самому себѣ, онъ сдѣлалъ неприличное наказаніе квартермейстеру N.N., только что признанное такимъ высшею во флотѣ судебною властію. Подобная неосмотрительность явно высказываетъ неопытность и невниманіе къ обнародованнымъ распоряженіямъ власти; а при такихъ недостаткахъ конечно нельзя нести отвѣтственной обязанности.

Не могу не прибавить, что по убѣжденію моему причиною происшествія отчасти недостаточно опредѣлительный на фрегатѣ порядокъ, и для отвращенія подобныхъ случаевъ на будущее время, предписываю наблюдать:

1) Чтобъ нижніе чины отпускались на берегъ въ присутствіи старшаго офицера и ротныхъ командировъ, непремѣнно безъ ножей на берегу вовсѣ ненужныхъ. Вахтенный Начальникъ можетъ быть отвлекаемъ другими обязанностями и легко просмотрѣть такого, которому съѣздъ недозволенъ.

2) При возвращеніи людей быть старшему офицеру, а въ его отсутствіе наличнымъ ротнымъ командирамъ. Распоряженіе возвращающимися людьми, въ небытность старшаго офицера, конечно остается на обязанности вахтеннаго.

3) Съ увольняемыми нижними чинами посылать при цѣлой вахтѣ лейтенанта или исправляющаго его должность, а не гардемарина, какъ сдѣлано было на фрегатѣ N.N. Это совершенно противно Уставу и офицеръ конечно всегда соблюдаетъ большой порядокъ при возвращеніи.

4) Пьяныхъ во фронтъ не ставить, ибо при этомъ только увеличиваются число и мѣра несознательныхъ проступковъ, а отсылать куда командиромъ указано будетъ.

5) Для усмиренія бушующихъ въ нетрезвомъ видѣ, употреблять людей равныхъ съ ними званій, чтобъ къ буйству не прибавилось проступковъ противъ старшихъ весьма строго наказываемыхъ закономъ.

6) За тихое пьянство наказывать неувольненіемъ на берегъ, записью въ штрафованное отдѣленіе, прекращеніемъ выдачи на руки денегъ за заслуженную провизію и другими мѣрами, которыя могутъ служить къ исправленію человѣка.

Убѣжденный что неопредѣленность постановленій также пагубна какъ совершенное отсутствіе ихъ и можетъ ввести въ отвѣтственность самыхъ достойныхъ офицеровъ, считаю нужнымъ объявить положительныя правила на случаи подобные изложенному и, можно сказать, единственные по которымъ на судахъ нашихъ возникаютъ преступленія.

Бушевавшіе матросы были перевязаны. Я нахожу Мичмана N.N. совершенно правымъ въ этомъ отношеніи и впредь буду считать правымъ всякаго кто, послѣ перваго увѣщанія, свяжетъ дерущихся пьяныхъ по рукамъ. Это вовсѣ не вредитъ здоровью и я не знаю другого средства избавить отъ буйства пьяныхъ сослуживцевъ ихъ. Само собою разумѣется такая мѣра должна продолжаться только самое необходимое время; по успокоеніи виновнаго, тотчасъ развязывать его, ибо не будетъ уже цѣли содержать его въ такомъ видѣ. Ни къ чему отнюдь людей не привязывать; это прямо противно закону; — развѣ только если пьяный явно захочетъ нанести себѣ вредъ. Употребленіе швабръ какъ усмирителей, о которомъ къ сожалѣнію вспоминаютъ ищущіе преимущественно назиданія въ старыхъ морскихъ романахъ, положительно воспрещается, какъ средство могущее вредить здоровью виновнаго и унижающее не столько наказываемаго, потерявшаго въ пьяномъ видѣ всякое чувство достоинства, сколько наказывающаго всегда обязаннаго помнить, что онъ обращается съ человѣкомъ. Хотя въ изложенномъ случаѣ вовсѣ не было истязанія, однакожъ употреблено было это недостойное средство. Какимъ образомъ

благоразуміе Г. Мичмана N.N. могло указать такую мѣру и какъ могъ онъ оскорбиться приказаніемъ командира развязать виновныхъ когда надобность въ томъ очевидно миновалась? Я допускаю связываніе какъ мѣру предосторожности, а не какъ наказаніе. Людей шумящихъ запирать внизъ, въ мѣсто гдѣ они наименѣе будутъ безпокоить другихъ, и для этой цѣли, а равно для другихъ полицейскихъ наказаній, прошу Г.г. Командировъ фрегатовъ устроить судовыми средствами карцеры безъ всякихъ удобствъ кромѣ необходимаго воздуха. Преступленія совершенныя въ пьяномъ видѣ подвергать непремѣнно законному взысканію. смягчая только положенное наказаніе если не докажется что вина умышленная.

Апрѣля 24-го дня, 1862 года. № 288.

По неимѣнію установленныхъ правилъ для буксированія, прошу Г.г. Командировъ принять слѣдующія, и если въ нихъ окажется что либо неудобное, тотчасъ меня увѣдомить.

Командиръ буксируемаго судна даетъ знать буксирующему куда вести его и затѣмъ управленіе обоими судами остается на отвѣтственности буксирующаго. Этимъ не отнимается у буксируемаго права измѣнить свое намѣреніе, но разъ что онъ сообщилъ его буксирующему, условіе о правѣ управленія судами остается прежнее.

Если одно судно беретъ на буксиръ другое на якорѣ, послѣднее подтягиваетъ канатъ и даетъ знать сигналомъ буксирующему что готовъ сняться. Буксируемый подходитъ къ буксируемому и становится на якорь, если не можетъ сохранить своего мѣста.—Буксируемый посылаетъ шлюпки съ кабельтовыми, и когда кабельтовы будутъ закрѣплены, поднимаетъ гюйсъ на форъ-брамъ-стеньгѣ, и тотчасъ приспускаетъ его, оставаясь въ готовности выбернуть якорь въ тотъ моментъ какъ поднятіемъ того же флага буксирующій укажетъ ему въ томъ надобность.

Такъ какъ руль дѣйствуетъ при винтѣ безъ всякаго хода, буксирующій старается привести себя въ положеніе нужное

для выхода самымъ малымъ ходомъ машины не поднявши еще якоря.

Когда вторичнымъ поднятіемъ флага буксируемый дастъ знать что у него всталъ якорь, буксирующій поднимаетъ свой и идетъ сначала тихимъ ходомъ. Флаги спускаются когда оба судна двинутся по должному направленію.

Въ морѣ, при парусахъ, буксируемый ложится въ дрейфъ неспуская кливера, и тотчасъ посылаетъ шлюпки съ кабельтовыми. Буксирующій проходитъ буксируемаго съ навѣтра самымъ тихимъ ходомъ, останавливается гдѣ нужно, и принявши буксиры поднимаетъ гюйсъ и даетъ самый малый ходъ. Когда шлюпки будутъ подняты на буксируемомъ, послѣдній поднимаетъ гюйсъ, и дальнѣйшее управленіе уже зависитъ отъ буксирующаго. Если буксируемый остается на буксирѣ подъ парусами, онъ наблюдаетъ чтобъ кабельтовы не ослаблялись, убавляетъ парусовъ или вовсе убираетъ ихъ, чтобъ никогда не набѣгать на буксирующаго.

Длина буксировъ не должна превышать 60 или 70 саженъ.

На кабельтовы, поданные буксируемымъ, буксирующій долженъ тотчасъ навязать свои, чтобъ травить буксиры въ случаѣ нужды.

Если буксирующему необходимо мгновенно застопорить машину и отдать буксиры, онъ тотчасъ уклоняется къ вѣтру, буксируемый же подъ вѣтръ. Въ штиль и при вѣтрѣ съ кормы или съ носу буксирующій уклоняется вправо, а буксируемый влѣво.

Буксируемый всегда бросаетъ лагъ показывая ходъ днемъ на доскѣ, а ночью поднятіемъ фонаря на правой скулѣ столько разъ сколько узловъ, на лѣвой сколько четвертей.

Судамъ—связаннымъ буксирами имѣть всегда заряженное орудіе и выстрѣломъ давать знать если человѣкъ упадетъ за бортъ. Тогда буксирующій тотчасъ отдаетъ буксиры, а буксируемый дѣлаетъ все что нужно для спасенія человѣка.

Для переговоровъ между судами соединенными буксиромъ, кромѣ обыкновенныхъ черныхъ досокъ, на которыхъ пишутся взаимныя требованія, принять ночныя условія:

Фонари поднимать у переднихъ фокъ-вантъ буксируемому и у заднихъ бизань-вантъ буксирующему, такъ чтобъ нельзя было ошибаться съ какого борта они подняты. Буксирующій всегда разумѣетъ правою или лѣвою стороною буксируемаго ту, которая казалось бы ему таковою еслибъ онъ стоялъ на палубѣ буксируемаго лицомъ къ его носу. Фонари должны подниматься въ 6-ти футахъ выше планшира и для горизонтальнаго подъема имѣть шестъ съ нужными приспособленіями.

Сигналы отъ буксируемаго къ буксирующему касательно управленія рулемъ имѣютъ только силу совѣтовъ.

Сигналы ложиться такимъ то галсомъ, должны быть дѣлаемы съ судовъ въ такомъ только случаѣ, когда на одномъ изъ нихъ явная невозможность соблюсти общее правило данное для разставанія.

Если буксируемый сдѣлаетъ сигналы: идемъ къ опасности, возмите туда-то, буксирующій обязанъ ихъ выполнить, и тогда отвѣтственность на сдѣлавшемъ сигналъ.

Августа 5-го дня, 1862 года. № 335.

Изъ обстоятельствъ, весьма хорошо извѣстныхъ служащимъ на эскадрѣ, оказывается что издатели различныхъ враждебныхъ Россіи—книгъ. рѣшили избрать возвращающіяся въ отечество суда наши средствомъ для распространенія сочиненій и возваній, имѣющихъ цѣлью ниспроверженія всякаго государственнаго порядка. Къ сожалѣнію нашлись на одномъ изъ возвращавшихся отъ эскадры фрегатовъ молодые люди, рѣшившіеся вопреки присягѣ и чувству долга быть орудіями возмутителей, пользующихся безнаказаннымъ своимъ положеніемъ и безчеловѣчно подвергающихъ горькимъ послѣдствіямъ своихъ безсмысленныхъ коммисіонеровъ. Объявляя о томъ по эскадрѣ, я прошу всѣхъ сослуживцевъ моихъ принять мѣры къ отвращенію такихъ случайностей. Каковы бы ни были личныя понятія каждаго, человѣкъ съ общимъ здравымъ смысломъ не можетъ не имѣть убѣжденія, что храненіе на военномъ кораблѣ сочиненій прямо враждебныхъ правительству

безъ всякаго даже особеннаго намѣренія, должно повести къ обвиненію хранящаго ихъ, ибо какая цѣль такого храненія. Любопытство можно точно также удовлетворить на берегу, а при обычномъ невниманіи къ прочитаннымъ журналамъ, отрывки изъ нихъ могутъ попасть въ руки полуграмотныхъ людей или, что еще хуже, считающихъ себя грамотными потому только, что умѣютъ читать безъ участія, разсудка, и повести ихъ къ тяжкой отвѣтственности. Во избѣжаніе такихъ непріятныхъ послѣдствій, я требую строгаго исполненія закона, воспрещающаго въ Россіи враждебныя правительству сочиненія, и всякое громкое толкованіе ихъ на судахъ запрещаю какъ не только неприличное и прямо противузаконное, но очевидно безсмысленное. Разумѣется для этого не будетъ принято никакихъ полицейскихъ мѣръ, но благоразуміе во всѣхъ обществахъ всегда брало верхъ надъ легкомысліемъ и слѣпотою, и я увѣренъ что въ нашемъ обществѣ не представится инаго примѣра. Прошу только г.г. Командировъ не допускать явнаго нарушенія закона о недозволенныхъ сочиненіяхъ и наблюдать за всѣмъ, что на суда привозится, какъ того требуетъ самый порядокъ. Если-бъ нашлись люди съ другими воззрѣніями на этотъ предметъ, тотчасъ доводить до моего свѣдѣнія, и такимъ, я здѣсь же объявляю, что уваженіе къ существующимъ законамъ, понятія объ обязанностяхъ служащаго и самый голосъ чести, вселили во мнѣ твердое убѣжденіе въ преступности и вредѣ вновь распространяемыхъ идей. Ни какія соображенія не остановятъ меня въ самыхъ рѣшительныхъ мѣрахъ къ пресѣченію подобнаго зла.

Сентября 1-го дня, 1862 года. № 353.

Разставаясь съ отрядомъ, я сохраняю память о тѣхъ только обстоятельствахъ нашего долгаго совмѣстнаго служенія, которыя прибавили къ жизни моей чуждой всякихъ связей кромѣ служебныхъ, впечатлѣнія усиливающія пріятныя воспоминанія моего поприща. При разлукѣ считаю нужнымъ сказать нѣсколько словъ. Не сомнѣваюсь, что когда придетъ время

отчета, объ эскадрѣ Средиземнаго моря, перемѣнить мнѣніе основанное на неудачахъ отдѣлившихся отъ нея судовъ. Видѣвши усилія каждаго, я не могу назвать окончаніе плаванія фрегатовъ N.N. и N.N. иначе какъ неудачнымъ, тѣмъ не менѣе горькій для меня фактъ невыгоднаго сравненія ихъ съ судами возвратившимися изъ дальнаго плаванія существуетъ быстрота всякихъ работъ на морѣ необходима, и теперь, когда причины заставлявшія особенно щадить силы людей къ счастію уже не существуютъ, когда люди привыкли къ основательнымъ работамъ и условіямъ корабельной жизни, достиженіе проворства, не представитъ затрудненій и будетъ главнѣйше зависѣть отъ г.г. офицеровъ. Стоитъ имъ только убѣдиться, что при настоящемъ обращеніи съ командами офицеры должны быть несравненно болѣе ревностны и дѣятельны нежели въ прежнее суровое время, когда недостатокъ познаній и усердія въ начальникахъ легко вознаграждался жесткими средствами возбуждать то и другое въ матросахъ.

Я всегда считалъ недостойнымъ усилія пріобрѣтать общее расположеніе въ ущербъ того, что по понятіямъ моимъ требовалось пользою службы, и старался только быть справедливымъ. Надѣюсь что мнѣ не откажутъ въ этомъ стараніи. Ошибки человѣку свойственны, и я съ готовностію сознаю мои, если мнѣ ихъ докажутъ, и постараюсь исправить ихъ. Благодарю всѣхъ, я обращаюсь съ особенною признательностію къ г.г. офицерамъ N.N., по положенію ихъ наиболѣе чувствовавшимъ недостатки моего характера. Благодарю сердечно и команду за всегдашнюю готовность исполнять приказанія начальниковъ и за ея поведеніе въ теченіи трехъ-лѣтняго моего пребыванія на фрегатѣ. Надѣюсь, что Средиземцы воротятся на родину не только усердными, но и лихими слугами Царю и Россіи.

Живите дружно, помня что согласіе отвращаетъ несчастія, которыя могутъ постичь временныя заблужденія. Голосъ дружбы всегда и дѣйствительно остановитъ порывы, которые поведутъ безъ спасительнаго вліянія его къ горькому и позднему раскаянію. Прощайте! Вѣрьте что заботы о Вашей пользѣ и Вашихъ выгодахъ будутъ для меня душевною потребностію.

По Кронштадтскому порту. Помощника Главнаго Командира, Свиты Его Величества Контръ-Адмирала И. А. Шестакова.

Іюня 1-го дня, 1863 года. № 223.

Подвергаться непріятнымъ замѣчаніямъ Начальства для удовлетворенія пустой прихоти, недозволенной существующими постановленіями, выказываетъ, кромѣ неуваженія къ служебнымъ требованіямъ, совершенно ребяческія понятія о собственномъ достоинствѣ. Если нѣкоторые офицеры, забывая важность званія, допускаютъ въ себѣ подобныя понятія, прошу г.г. частныхъ Начальниковъ, Командировъ экипажей и судовъ объявить имъ, что я не могу дозволить себѣ смотрѣть на человѣка носящаго мундиръ какъ на капризнаго ребенка, и впредь буду взыскивать за несоблюденіе формы, какъ за неисполненіе постановленій.

Управляющаго Морскимъ Министерствомъ Вице-Адмирала И. А. Шестакова.

Мая 10-го дня, 1882 года. № 60.

Я замѣтилъ, что офицеры, служащіе на яхтахъ и пароходахъ, имѣющихъ одинакое съ ними назначеніе, стоя у пристаней въ рѣкѣ, не соблюдаютъ требованій устава; всѣ безъ исключенія, живутъ на квартирахъ и даже дежурные не считаютъ долгомъ присутствовать при подъемѣ флага. На одной изъ яхтъ, именно на той, гдѣ число офицеровъ наибольшее, я не засталъ ни одного отвѣтственнаго лица. Такой дачный взглядъ на службу, доставляющую въ тихихъ водахъ возможныя выгоды своею продолжительностію, терпимъ быть не можетъ.

Всѣ служащіе, безъ исключенія, должны быть на судахъ къ подъему флага и посвящать обычные часы занятій на наблюденіе: за общимъ порядкомъ, изысканною чистотою, свѣжестію воздуха во всѣхъ отдѣленіяхъ яхты, за обученіемъ ниж-

нихъ чиновъ различнымъ требованіемъ дѣла; въ особенности греблѣ, приставанію на шлюпкахъ и скорому производству сигналовъ, также радѣть о всегдашней исправности приписанныхъ къ яхтѣ катеровъ и умѣть управлять ими на теченіи безошибочно. Яхты должны быть готовы во всякій моментъ; ихъ главнѣйшее назначеніе быть въ распоряженіи Высочайшихъ особъ и лицъ, которые не могутъ терять время на ожиданіе и часто нуждаются въ яхтахъ внезапно. Кромѣ достиженія совершенства въ упражненіяхъ, указанныхъ выше,—съ яхтъ должно неусыпно наблюдать за всѣмъ происходящемъ на рѣкѣ, чтобы ни кто ранѣе ихъ не могъ отвратить бѣдствія или подать руку спасенія. Военный флагъ есть видимый для всѣхъ знакъ бдительности, помощи и въ случаѣ нужды защиты.

Поручаю Командиру порта высшее наблюденіе за точнымъ исполненіемъ настоящаго приказа.

Управляющаго Морскимъ Министерствомъ Генералъ-Адъютанта И. А. Шестакова.

Ноября 29-го дня, 1882 года. № 127.

Боевая цѣнность корабля зависитъ отъ исправнаго состоянія каждой изъ мелочей, составляющихъ вмѣстѣ грозное цѣлое. Изъ осмотровъ судовъ возвратившихся въ настоящемъ году послѣ дальнаго плаванія, Коммисіею подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала Брюммера, оказывается, что на судахъ тѣхъ наблюденіе за всѣми вещами и осторожное по возможности съ ними обращеніе, были достаточными. Нельзя сказать того же о первоначальной выдѣлкѣ самыхъ вещей. Замѣчена небрежность работы или погрѣшности въ составленіи техническихъ чертежей, по которымъ вещи выдѣланы.

Ремесленная техника дѣло трудное и не создается внезапно. Нужны мѣры, которыя пріучили бы одну сторону къ требовательности, а другую къ убѣжденію въ необходимости удовлетворять ей. При томъ всѣ предметы снабженія, для облегченія общаго съ ними знакомства и для удобства замѣны и въ ви-

дахъ экономіи, должны быть по возможности однообразны на флотѣ.

Для достиженія означенныхъ условій, прошу Г.г. Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ требовать отъ подвѣдомственныхъ имъ Управленій, чтобы они не принимали не тщательно или неправильно выдѣланныхъ вещей безъ особеннаго приказанія высшаго портоваго начальства, и обязать къ тому же командировъ вооружающихся судовъ.

Состоящимъ въ эскадрахъ доносить о всѣхъ замѣченныхъ недостаткахъ своему флагману, а плавающимъ отдѣльно непосредственно Главнымъ Командирамъ и Командирамъ портовъ, въ которыхъ судно снаряжалось, или прямо мнѣ судя по тому, будутъ ли суда во внутреннемъ плаваніи или въ заграничномъ.

Всѣ замѣчанія, безъ исключенія, должны сходиться у меня въ оригиналахъ или копіяхъ, чтобы безпрестанныя указанія и напоминанія вынуждали меня постоянно обращать вниманіе подлежащихъ учрежденій на должное снаряженіе судовъ и наблюдать, чтобы возбуждаемые вопросы не замирали въ перепискѣ.

По поводу замѣчанія Коммисіи, предписываю прекратить теперь же на всѣхъ судахъ, исключая яхтъ, полировку частей орудій и станковъ. При настоящемъ совершенствѣ своемъ, орудіе представляетъ весьма дорого стоющій точный инструментъ.

Сохранить его для роковаго часа можно только заботливостью, основанною на научныхъ началахъ, а не на забавѣ.

Февраля 7-го дня, 1887 года. № 22.

Нижніе чины спеціальныхъ званій возвратившіеся съ одного изъ судовъ, были подвергнуты испытанію въ соотвѣтственныхъ школахъ, при чемъ оказалось, что послѣ плаванія, продолжавшагося 16 мѣсяцевъ, минеры и минные машинисты утратили практическіе пріемы, необходимые при обращеніи съ минами и съ электрическими боевыми фонарями, а минные машинисты сверхъ того обнаружили незнакомство съ устройствомъ

паровой машины, вращающей динамо-машины. Большинство комендоровъ выказали также слабыя познанія.

Этотъ случай вынуждаетъ меня напомнить г.г. командирамъ, что плавающій военный корабль есть высшая школа, въ которой не только спеціалисты, но и всѣ прочіе чины должны постоянно обучаться боевому дѣлу во всѣхъ его отрасляхъ, и что послѣдствія испытаній, строгость коихъ сама собою будетъ постепенно возрастать, примутся за данныя для движенія по службѣ командировъ, старшихъ и спеціальныхъ офицеровъ.

Управляющаго Морскимъ Министерствомъ Генералъ-Адьютантъ—Вице-Адмиралъ Н. К. Краббе.

Іюля 16-го дня, 1862 года. № 106.

При разнообразныхъ румпеляхъ, которые въ настоящее время имѣются на флотѣ, одно и тоже приказаніе рулевому, объ измѣненіи курса судна, понимается на судахъ различно. Принимая во вниманіе, что отъ недоразумѣній, при этихъ случаяхъ, могутъ быть несчастныя послѣдствія, и находя поэтому единообразное исполненіе въ управленіи рулемъ весьма важнымъ, предписываю принять по Морскому вѣдомству къ непремѣнному исполненію слѣдующія правила:

1) При командованіи рулевому голосомъ, если желаютъ, чтобы носъ судна катился влѣво, слѣдуетъ командовать «право руля», и обратно, всегда предполагая прямой румпель идущимъ впередъ отъ головы руля.

и 2) Когда же приказаніе рулевому передается знаками, то указывать рукою въ ту сторону, въ которую желаютъ направить носъ судна.

Мая 3-го дня, 1866 года. № 66.

Нѣкоторые изъ командировъ судовъ, находящихся въ заграничномъ плаваніи, заявивъ о затрудненіяхъ, встрѣченныхъ ими при примѣненіи положенія объ охраненіи воинской дисциплины и дисциплинарныхъ взысканіяхъ, возбудили вопросы о томъ: 1) какія мѣры, на основаніи закона, должны быть принимаемы противъ тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые по возвращеніи съ берега, находясь въ чрезмѣрно пьяномъ видѣ, производятъ въ этомъ состояніи буйство и крикомъ своимъ оскорбляютъ, въ иностранныхъ портахъ, честь русскаго флага

и 2) какому взысканію должны быть подвергаемы на судахъ подобные нижніе чины за произведенное ими въ пьяномъ состояніи буйство.

Морской Генералъ-Аудиторіатъ, на обсужденіе коего были переданы означенные вопросы, призналъ, что предустановить въ дисциплинарномъ уставѣ тѣ или другія мѣры противъ буйствующихъ на судахъ, въ пьяномъ видѣ, нижнихъ чиновъ не представляется возможности, такъ какъ мѣры эти не могутъ быть опредѣлены для всѣхъ видовъ такого буйства, которые бываютъ весьма разнообразны и различны по сопровождавшимъ оные обстоятельствамъ, и потому не нашелъ нужнымъ включать въ дисциплинарный уставъ новыя какія либо правила на подобные случаи, тѣмъ болѣе, что по смыслу 3 § Высочайше утвержденнаго положенія объ охраненіи воинской дисциплины и взысканіяхъ дисциплинарныхъ, военный начальникъ уполномочивается прибѣгать даже къ силѣ для возстановленія нарушеннаго порядка, и этимъ указывается, что всякая мѣра, какъ скоро она была вынуждена обстоятельствами случая и не имѣла характера жестокости, или истязанія, не выходитъ изъ предѣловъ власти, которую законъ предоставилъ начальнику на подобные случаи. Что-же касается наложенія наказаній на провинившихся въ подобномъ буйствѣ нижнихъ чиновъ, то вопросъ этотъ, по мнѣнію Морского Генералъ-Аудиторіата, разрѣшается дисциплинарнымъ уставомъ, въ которомъ опредѣлены различные роды и виды взысканій (§ 54), въ числѣ ихъ и довольно строгіе, какъ напр. арестъ на хлѣбѣ и водѣ, смѣщеніе на низшія должности или на меньшіе оклады, воспрещеніе съѣзда на берегъ, переводъ въ разрядъ штрафованныхъ, а для состоящихъ въ семъ разрядѣ, сверхъ того, заключеніе въ карцерѣ въ кандалахъ и наказаніе розгами или линьками. Всѣ эти взысканія удопримѣнимы на кораблѣ, за исключеніемъ перевода въ разрядъ штрафованныхъ по отношенію къ лицамъ, изъятымъ отъ тѣлеснаго наказанія, такъ какъ лица сіи могутъ быть включены въ разрядъ штрафованныхъ не иначе, какъ по формальному суду, а судъ этотъ въ обыкновенныхъ случаяхъ на кораблѣ не допускается; но и это затрудненіе отстраняется, если командиръ корабля, признавъ

въ данномъ случаѣ проступокъ заслуживающимъ примѣрнаго наказанія, какъ напримѣръ въ случаѣ, когда проступокъ соединенъ съ оскорбленіемъ чести русскаго флага, нарядить на основаніи правилъ, объявленныхъ въ приказѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ 10 Мая 1863 г. № 71, на кораблѣ особую коммисію, для безотлагательнаго наказанія виновнаго, что будетъ вполнѣ согласно съ цѣлью сихъ правилъ и не только не ослабитъ значенія сего закона, но усилитъ его, предупредивъ повтореніе подобныхъ буйствъ, къ пользѣ службы и охраненію дисциплины.

О таковомъ заключеніи Морского Генералъ-Аудиторіата объявляю по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія и руководства командировъ судовъ, находящихся въ заграничномъ плаваніи.

Января 28-го дня, 1869 года. № 18.

Въ § 242-мъ Морского Устава, на основаніи коего читаются на судахъ морскіе законы, положительно сказано, что при этомъ случаѣ нижніе чины стоятъ на шханцахъ съ непокрытою головою. Между тѣмъ на нѣкоторыхъ судахъ, при чтеніи законовъ примѣняется къ нижнимъ чинамъ приказъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отъ 15 Апрѣля 1855 года № 1308, коимъ предписано прикладывать правую руку къ козырьку или къ шляпѣ, для отданія чести при встрѣчѣ съ начальствомъ.

Его Императорское Высочество, въ виду того, что приказъ за № 1308 не относится до установленнаго порядка чтенія законовъ на судахъ, приказалъ подтвердить о буквальномъ исполненіи 242 § Морского Устава.

Объявляю объ этомъ по командамъ Морского вѣдомства къ непремѣнному исполненію.

Августа 26-го дня, 1869 года. № 810.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, усмотрѣвъ изъ донесенія о гибели фрегата «Олегъ», что при этомъ несчастномъ случаѣ

выказался на судахъ броненосной эскадры истинно-молодецкій морской духъ, и что лишь при спокойной распорядительности начальствующихъ лицъ и строгомъ порядкѣ въ минуту опасности и при отвагѣ всѣхъ чиновъ эскадры, возможно было спасеніе слишкомъ 500 человѣкъ менѣе чѣмъ въ 15-ть минутъ,—объявляетъ всѣмъ чинамъ эскадры, участвовавшимъ въ въ спасеніи команды фрегата «Олегъ» Свое особое Монаршее благоволеніе.

Начальника эскадры броненосныхъ судовъ Балтiйскаго моря Свиты Его Величества Контръ-Адмирала И. А. Лихачева.

Августа 1-го дня, 1866 года. № 45.

Нѣсколько дней тому назадъ, сигналомъ требовались катера. Вслѣдствiе этого сигнала прислано было съ большей части судовъ по одному катеру, между тѣмъ какъ остальные оставались праздными у борта, чрезъ что намѣренiе мое не могло быть выполнено. По объясненiямъ командировъ судовъ это произошло вслѣдствiе неяснаго пониманiя смысла сигнала; я же нахожу нужнымъ объяснить, что требованiя учебныхъ судовъ должны исполняться всегда немедленно и быстро и въ случаѣ недоразумѣнiя, всегда лучше прислать больше судовъ чѣмъ можетъ быть дѣйствительно нужно. Таковая система распоряженiй покажетъ желанiе и готовность всѣми средствами исполнять намѣренiя флагмана, между тѣмъ какъ распоряженiя подобныя вышеупомянутымъ, если не показываютъ противнаго, то имѣютъ видъ безпечности и равнодушiя къ службѣ.

Начальника отряда судовъ Тихаго океана Капитана 1 ранга К. П. Пилкина 1.

Сентября 12-го дня, 1869 года. № 17.

Начиная кампанію, считаю умѣстнымъ сказать еще нѣсколько аксіомъ, которыя до нѣкоторой степени разъяснятъ мой взглядъ на службу и мои будущія требованія.

а) Исправное содержаніе корабля, дисциплина, чистота на немъ, щегольство работъ, не есть трудъ одного капитана и старшаго офицера, а должно быть дѣломъ каждаго изъ служащихъ на кораблѣ и тотъ, кто можетъ быть равнодушнымъ зрителемъ безпорядка или даже не полнаго совершенства въ части, порученной его надзору, не понимаетъ своей обязанности и своего назначенія. Только общимъ стараніемъ, общею неусыпною дѣятельностью, честнымъ взглядомъ на долгъ и службу могутъ быть достигнуты результаты, которыхъ въ правѣ ждать отъ нашего плаванія.

б) Для достиженія полныхъ результатовъ надо, чтобы мы были чужды всякихъ интригъ и соединялись единствомъ взглядовъ и убѣжденій и къ этому должны стремиться всѣми силами служащіе на эскадрѣ. А эта цѣль можетъ быть достигнута только обоюднымъ уваженіемъ, строгимъ пониманіемъ дисциплины и извѣстнаго рода сдержанностью, не дающею пищи для какихъ-либо столкновеній. Обратно, — ничто такъ не отдаляетъ отъ сказанной выше цѣли, какъ направленіе (къ несчастію иногда встрѣчаемое между нѣкоторыми офицерами) перетолковывать каждое распоряженіе, каждое дѣйствіе, какъ своихъ товарищей, такъ и начальниковъ въ дурную сторону, и тѣмъ, до извѣстной степени, парализовать дѣла и мѣшать тому единственному выполненію, котораго трубуетъ всякое начинаніе. Чрезвычайно замѣчательно, что такое направленіе принимается почти безъ исключенія офицерами,

если не совершенно бездарными, то, по крайней мѣрѣ, лѣнивыми и ни на что для службы неспособными, желающими замаскировать свою лѣность и неспособность постоянною оппозиціей. Надѣюсь, что каютъ-компаніи отряда, независимо отъ вліянія Старшихъ офицеровъ и инціативы Командировъ, съумѣли сдержать такихъ личностей, еслибы они были между ними, что же касается меня, то считаю такихъ офицеровъ заразой нашей замкнутой жизни и предупреждаю, что буду преслѣдовать ихъ всѣми зависящими отъ меня мѣрами.

в) Здоровье команды, бодрый духъ, знаніе, поведеніе, все это зависитъ отъ вліянія офицеровъ и отъ примѣровъ, которыя въ нихъ видятъ. Тамъ, гдѣ офицеры являются первыми при всѣхъ работахъ, гдѣ ничего не дѣлается безъ ихъ участія, гдѣ команда видитъ постоянную справедливость, желаніе облегчить ея трудъ и заботу о ней, тамъ, конечно, достигаются полные результаты.

г) Примѣры учатъ, что въ войнѣ потеря времени есть потеря успѣха и мы, готовя себя для первой цѣли, должны заранѣе пріучиться не терять и минуты, а потому въ отдѣльномъ плаваніи вахтенный начальникъ, не имѣющій какого-либо паруса, находящагося въ его распоряженіи, который обстоятельства позволяетъ нести, не выполняетъ своей обязанности и пріучаетъ себя и другихъ не дорожить временемъ, слѣдовательно подготовляетъ неудачи. Еще большаго осужденія заслуживаютъ тѣ, которые, по приходѣ въ портъ, не озабочиваются съ перваго же момента объ изготовленіи корабля къ продолженію плаванія, такъ какъ обстоятельства легко могутъ сократить предполагаемый срокъ стоянки въ портѣ, и тогда неготовность сняться съ якоря по первому требованію можетъ повлечь къ серьезнымъ послѣдствіямъ. Сюда же слѣдовало бы отнести несвоевременный приходъ на назначенное рандеву или неснятіе съ якоря въ опредѣленный заранѣе день, часъ, даже минуту, но какъ эти обстоятельства зависятъ по преимуществу отъ командировъ, которые не менѣе моего проникнуты сознаніемъ важности этихъ требованій, то я упомяну о нихъ только для ознакомленія съ ними молодыхъ офицеровъ и чтобы показать всю преступность тѣхъ изъ нихъ, которые

своими дѣйствіями могли бы когда задержать корабль или эскадру. Сохраненіе своего мѣста въ плаваніи эскадрой, не говоря уже о совершенномъ разлученіи съ ней, занимаетъ мѣсто еще большей важности и здѣсь будетъ своевременно сказать, что я не допускаю возможности разлученія безъ преднамѣренія или явной и грубой нерадивости, и если что либо подобное случится на отрядѣ, то совѣтую вахтеннымъ начальникамъ внести такое обстоятельство въ вахтенный журналъ со всею точностью и подробностью, такъ какъ оно неизбѣжно повлечетъ за собою самое строгое изслѣдованіе и нешуточное взысканіе съ виновныхъ.

д) Препровожденіе офицерами времени на берегу имѣетъ чрезвычайное вліяніе на обоюдныя отношенія, на выполненіе служебныхъ обязанностей или даже на репутацію эскадры или отдѣльнаго корабля. Игра въ карты, не дозволенная на кораблѣ, иногда служитъ занятіемъ офицеровъ на берегу и нерѣдко переходитъ предѣлы. Игра эта, говоря о лишнемъ свободномъ времени и нежеланіи употребить его болѣе полезно, даетъ опасенія за различныя столкновенія и должна быть прекращена немедленно, а для этого крейсерство въ морѣ лучшее средство.

е) Въ прежнее плаваніе мнѣ случалось встрѣчать иногда нашихъ офицеровъ, одѣтыми въ смѣсь военнаго и статскаго костюма; этого никогда не видно между иностранными офицерами, они смотрятъ на свою форму, какъ на что то подобное національному флагу и никогда не допускаютъ ее искаженія, соблюдая притомъ постоянную изысканность и щегольство; полагая, что и для насъ недурно усвоить этотъ взглядъ и быть относительно нашей формы болѣе строгими чѣмъ обыкновенно, допуская развѣ незначительныя отступленія, требуемыя тропическимъ климатомъ. Я хочу надѣяться, что во время стоянки на якорѣ въ портахъ мнѣ никогда не придется видѣть на эскадрѣ форму, обезображенную произволомъ.

ж) Каютъ-компаніи должны быть чрезвычайно осмотрительны въ приглашеніи постороннихъ лицъ и въ дозволеніи неизвѣстнымъ лицамъ входа въ каюту; нерѣдко различные поставщики и торгаши втираются въ наши каютъ-компаніи, замаскировы-

вая вначалѣ свою профессію, и затѣмъ бываютъ такъ наглы, что отъ нихъ трудно отдѣлаться, а между тѣмъ присутствіе ихъ между нами и личина дружества, которую они стараются обыкновенно принять, бросая тѣнь на нашу порядочность, можетъ остановить отъ желанія сойтись съ ними, лицъ дѣйствительно образованныхъ, общество которыхъ можетъ быть намъ полезно.

Надо-ли говорить, что вѣжливость должна быть соблюдаема со всѣми, но между ею и правомъ быть принятымъ въ общество каютъ-компаніи могутъ и должны быть непроходимые барьеры.

з) Въ заключеніе мнѣ остается обратиться къ Г.г. Командирамъ и къ плававшимъ офицерамъ, свыкшимся съ тѣми, или почти тѣми взглядами, которые я здѣсь высказалъ и выразить надежду, что я встрѣчу со стороны ихъ сочувствіе и помощь, благодаря которымъ увижу въ непродолжительномъ времени отрядъ нашъ, составляющій одну дружную сплошную семью, проникнутую любовью къ дѣлу и соревнованіемъ въ постановкѣ эскадры въ возможное совершенство.

Декабря 5-го дня, 1869 года. № 35.

До настоящаго времени я еще не замѣчалъ чтобы суда отряда сколько нибудь разсчитывали на свои средства и свои силы; за малѣйшимъ исправленіемъ, за малѣйшей передѣлкой мы обращаемся къ различнымъ личностямъ на берегу, забывая совершенно что большая половина изъ этихъ исправленій такъ же хорошей и даже лучшей, можетъ быть сдѣлана на кораблѣ, такъ какъ береговыя личности принимающіяся за эту работу, часто ничего въ ней не смыслятъ, и имѣютъ въ виду одно, полученіе денегъ; такой образъ дѣйствія рѣзко противуположенъ съ тѣмъ къ чему мы должны стремиться такъ, какъ съ того момента когда отрядъ перейдетъ отъ ученья и практики къ дѣйствію, едва ли онъ можетъ разсчитывать на какую либо береговую помощь, а потому я пред-

лагаю Командирамъ внушить своимъ подчиненнымъ что наши средства никакъ не менѣе береговыхъ средствъ и на будущее время поступать сообразно этому.

Іюня 22-го дня, 1870 года. № 9.

Сдѣлавши поверхностный осмотръ клипера, я считаю умѣстнымъ выразить то впечатлѣніе, которое я составилъ себѣ изъ того что видѣлъ: 1) Бравый видъ команды, опрятность, даже щегольство въ одеждѣ выставляетъ ихъ молодцами и рекомендуетъ заботливость о нихъ служащихъ. 2) Клиперъ содержится чисто, машина безукоризненна, размѣщеніе мелочей въ шхиперской и на водяномъ трюмѣ указываетъ порядокъ и заботливость. 3) Прекрасный воздухъ на всемъ клиперѣ, служитъ ручательствомъ, что на вентиляцію обращено вниманіе. 4) Каютъ-компанія, гардемаринскія и офицерскія каюты не носятъ въ себѣ той заботливости, которая видна въ матеріальномъ содержаніи всего клипера и много портятъ въ общемъ впечатлѣніе. Состояніе клипера рекомендуетъ заботливость старшаго офицера, а также и вниманіе къ своимъ частямъ субалтернъ-офицеровъ.

Команду, трудами которой все это достигнуто, благодарю за усердіе и ревность. Затѣмъ я произвелъ у васъ нѣсколько ученій; всѣ работы производились безъ шуму и суеты, что есть лучшее ручательство системы и порядка. Подъемъ винта удобенъ, все хорошо пригнано, но работа эта можетъ быть значительно ускорена. Полная тревога въ нѣкоторое замѣшательство. Люди обучены прекрасно! Но это не вознаграждаетъ тѣхъ потерь, которыя возможны, если имъ не будетъ постоянно внушаемо, что мы существуемъ для боя. Поздно будетъ учиться, когда настанетъ минута дѣйствовать. Меня поразило также какъ допущено изъ крюйтъ-каморы сдѣлать складочное мѣсто для коекъ, парусины и пр. Это противно уставу и ведетъ къ гибельнымъ послѣдствіямъ. Предписываю вамъ безотлагательно это исправить и строго соблюдать существующія о крюйтъ-каморѣ узаконенія.

Августа 16-го дня, 1870 года. № 11.

Клиперъ N.N. годъ какъ плаваетъ въ командуемомъ мною отрядѣ, болѣе полугода какъ на немъ поднятъ мой брейдъ вымпелъ, а до сихъ поръ я не вижу чтобы на немъ хотя сколько нибудь распространялся мой взглядъ на вещи, мои убѣжденія и мои правила. Что это, нежеланіе, невниманіе къ нимъ или неумѣніе понять ихъ?

Вчера было отдано приказаніе сняться съ якоря съ расвѣтомъ, если будетъ попутный вѣтеръ, то подъ парусами, если нѣтъ, то подъ парами. Для снятія съ якоря безъ всякихъ предварительныхъ приготовленій для хорошо обученнаго и исправно содержимаго судна достаточно $^1/_2$ часа, для насъ надо положить вдвое; если же принять что барказы да и остальныя шлюпки были подняты, то полагаю что и мы можемъ удовлетвориться $^1/_2$ часомъ. Это я говорю о снятіи подъ парусами, подъ парами 10 минутъ болѣе чѣмъ достаточны. Что же было сдѣлано сегодня съ клиперомъ? Разсвѣтъ въ исходѣ пятаго часа, всю ночь былъ штиль, а пары приказано разводить только въ 4 часа, т. е. потеря $1^1/_4$ часа считается нивочто. —Далѣе! чтобы сняться съ якоря въ 6 часовъ и даже позже, команду разбудили въ $3^1/_2$ часа и въ 4 вызвали ее на верхъ для приготовленій. Значитъ считаютъ что эти приготовленія требуютъ столько же время какъ и разводка паровъ. Результаты такихъ дѣйствій! Команда усвоиваетъ мысль что для снятія съ якоря подъ парами надо готовиться два часа. Работы если ее произвести какъ слѣдуетъ не хватитъ и на $^1/_4$ часа, слѣдовательно чтобы $^1/_4$ растянуть на 2 часа работаютъ медленно и вяло.

Два часа нельзя или по крайней мѣрѣ трудно молчать и команда во время работы постоянно говоритъ. Все дѣлается съ какимъ то гражданскимъ видомъ, а не какъ прилично военному судну находящемуся уже годъ въ морѣ. Наконецъ, окончательный результатъ всего этого, безполезное утомленіе, такъ какъ 2 часа всякой работы всегда тяжелѣе работы сильной, энергичной но продолжающейся всего 15 минутъ.—Неу-

своенiе до сего времени моего взгляда, высказываемаго такъ часто словесно, заставляетъ замѣченное сего дня, сказать письменно.

Октября 19-го дня, 1870 года. № 45.

Такъ какъ нерѣдко положенiе лавирующихъ шлюпокъ не дозволяетъ скоро усмотрѣть сдѣланный имъ сигналъ, между тѣмъ какъ другiя шлюпки должны держать въ это время отвѣтное весло, что очень неудобно, то предлагаю шлюпкамъ исполнять сигналъ тотчасъ же по его разсмотрѣнiи, что и будетъ служить ихъ отвѣтомъ на сигналъ, который спустится по выполненiи его всѣми.

2) Тѣмъ шлюпкамъ, которыя имѣютъ 3 или 4 паруса нахожу предпочтительнѣе брать рифы поочередно, потому, что тогда они не лишаются возможности управленiя шлюпкой, что часто бываетъ дѣломъ большой важности, такъ наприм. сначала опустить фокъ и взять у него рифы, а потомъ гротъ и кливеръ, конечно это въ такомъ только случаѣ, когда сила налетѣвшаго вѣтра не принуждаетъ убрать вдругъ всѣ паруса.

3) При постановкѣ и срубкѣ мачтъ, помогать этой операцiи вантами, бравъ ихъ совсѣмъ на носъ, или на корму сообразно тому куда мачты должны уклоняться, вообще же стараться наименьшему числу людей дозволять становиться на банки.

4) При выдернувшемся фалѣ, или тому подобномъ, не посылать людей на мачту, а всегда рубить ее.

5) Проходя подъ кормой какого либо судна и желая приводить, потравливать фока-шкотъ такъ какъ фокъ встрѣтитъ вѣтеръ ранѣе и при натянутомъ шкотѣ увалитъ шлюпку подъ вѣтеръ.

6) Обратить большое вниманiе на параллельность рейковъ.

Iюня 4-го дня, 1871 года. № 21.

Я получилъ извѣстiе, что якорь потерянный корветомъ «N.N.» на 9 саженной глубинѣ С.-Францискаго рейда найденъ

и поднятъ судовымъ водолазомъ, послѣ того какъ цѣны за подъемъ, спрошенныя береговыми водолазами, а именно 250 дол. признаны командиромъ корвета «N.N.» слишкомъ значительными. Находя что подобная работа исполненная судовыми средствами, не только указываетъ на чрезвычайную бережливость въ расходованіи казенныхъ суммъ командира корвета «N.N.», но и служитъ ручательствомъ, что корветъ этотъ не остановится ни передъ какимъ затрудненіемъ, не испытавши всего, что отъ насъ зависитъ, обращаю на подобное обстоятельство вниманіе отряда.

Водолазу матросу, исполнившему сказанную трудную работу предлагаю выдать 25 доллар. награды и сказать самое искреннее спасибо.

Командующаго Практическою Эскадрою Балтійскаго моря Вице-Адмирала К. П. Пилкина 1.

Іюня 14-го дня, 1885 года. № 29.

Подходя къ якорному мѣсту, нѣкоторые командиры заблаговременно уменьшаютъ ходъ и затѣмъ слишкомъ рано вовсе его останавливаютъ, чрезъ что теряется много времени, чтобы дойти до якорнаго мѣста и самое главное, механики не пріучаются къ быстрому и энергичному управленію машинами. Непосредственный переводъ машины съ передняго на задній ходъ, не столь вреденъ для механизма, какъ нѣкоторые предполагаютъ, между тѣмъ это пріучаетъ съ увѣреностью распоряжаться ходомъ корабля и безусловно необходимо въ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣтится крайность остановить ходъ корабля въ возможно кратчайшее время.

Предлагаю командирамъ пользоваться просторомъ рейдовъ, на которыхъ мы теперь находимся и подходить къ якорному мѣсту полнымъ ходомъ и затѣмъ въ слѣдуемомъ разстояніи остановить его и давать машинѣ сразу задній ходъ.

Само собою разумѣется, что мѣстныя обстоятельства не всегда могутъ позволить такой маневръ, но въ такихъ случаяхъ опытность командировъ укажетъ, когда должно отъ этого отступить.

Августа 22-го дня, 1885 года. № 67.

Атака миноносцевъ на корабли наименѣе дѣйствительна, когда миноносцы большое время остаются подъ выстрѣлами атакованнаго, а потому предлагаю на время моего командованія эскадрою, принять правиломъ всегда, когда это по обстоятельствамъ возможно, уходить отъ атакующихъ миноносцевъ и давать полный ходъ, поражая ихъ въ то время изъ всѣхъ возможныхъ кормовыхъ орудій. Когда обстоятельства не позволяютъ идти отъ миноносокъ, то выгодно ложиться прямо на нихъ, угрожая ихъ тараненіемъ.

Это во первыхъ, уменьшаетъ площадь цѣли для попаданія миною, а во вторыхъ, угрожая потопленіемъ миноносцевъ, лишаетъ ихъ увѣренности въ маневрированіи.

Сигналы въ моментъ атаки едва-ли возможны, а потому заявляя о настоящемъ моемъ взглядѣ на атаку миноносцевъ, я имѣю въ виду облегчить соображеніе командировъ судовъ, когда имъ придется въ такихъ обстоятельствахъ маневрировать не по сигналамъ, а слѣдуя движенію адмиральскаго корабля или даже вполнѣ самостоятельно.

Мая 27-го дня, 1886 года. № 6.

«Желая установить на гребныхъ судахъ одинаковую до нѣкоторой степени греблю, признаю полезнымъ познакомить съ моимъ взглядомъ по этому предмету. Круглая гребля на катерахъ весьма красива и эффектна, но, непроизводительно утомляя гребцовъ, крайне непрактична, что видимъ на гонкахъ, гдѣ хорошо пріученные къ круглой греблѣ катера, отступаютъ отъ нея во время состязанія. На основаніи сказаннаго полагаю круглой гребли на Эскадрѣ не вводить».

«При обыкновенной низкой греблѣ, долгое выдерживаніе весла послѣ гребка, составляетъ лишнюю потерю времени, въ ущербъ скорости шлюпки, весьма некрасиво и имѣетъ лѣнивый и апатическій видъ; слѣдуетъ это выдерживаніе сводить къ нулю, на сколько позволяетъ сила и умѣнье гребцовъ;

взамѣнъ этого выдерживанія послѣ гребка, хорошо ввести самую короткую выдержку весла послѣ заноса, чтобы этимъ по возможности устранить всплескъ и брызги при опусканіи веселъ въ воду».

«Ныряніе гребцовъ головами не должно допускаться ни на какого рода шлюпкахъ, какъ не имѣющее положительно никакого смысла, но необходимо требовать, чтобы гребецъ подавался всѣмъ корпусомъ впередъ сколь возможно болѣе и вытягивалъ руки во всю ихъ длину, чтобы заносъ былъ наивозможно большій; чѣмъ менѣе рангъ шлюпки, тѣмъ подаваніе впередъ корпуса и вытягиваніе рукъ должно быть большимъ, такъ напр. на катерахъ, вельботахъ, гичкахъ и шестеркахъ въ сравненіи съ барказомъ».

«Распашныя весла слѣдуетъ пригонять такъ, чтобы гребецъ въ полъоборота къ своему веслу помѣщался сколь возможно ближе къ противоположному борту; при не распашныхъ, такой оборотъ къ своему веслу требуется меньшій, однако же остается желательнымъ. Разборъ и складываніе веселъ при отталкиваніи и приставаніи, долженъ производиться безъ всякаго шума, а изъ гребцовъ встаютъ съ банокъ лишь тѣ, которые удерживаютъ шлюпку крюками».

Іюня 1-го дня, 1886 года. № 11.

Пѣніе пѣсенъ матросами въ свободное время на судахъ, служа доказательствомъ веселаго и бодраго духа команды, чрезвычайно пріятно, но такое же пѣніе на шлюпкахъ идущихъ на берегъ или возвращающихся съ онаго, отнюдь не должно быть допускаемо, какъ носящее на себѣ характеръ разгула и безпорядка.

Іюня 25-го дня, 1886 года. № 33.

Изъ отвѣтовъ, которые я получаю отъ офицеровъ судовъ эскадры на предлагаемые мною вопросы по военно-морскому дѣлу, я вижу, что г.г. командиры не вполнѣ исполняютъ

287 ст. Морск. Уст., такъ какъ нѣкоторые офицеры не знаютъ до сихъ поръ, ни подробностей боевого снабженія, ни внутренняго расположенія своихъ судовъ.

Предлагаю г.г. командирамъ приказать офицерамъ спеціалистамъ, подъ своимъ личнымъ наблюденіемъ, читать лекціи по всѣмъ родамъ спеціальностей морской службы.

Присутствіе на лекціяхъ обязательно для всѣхъ наличныхъ офицеровъ.

Въ концѣ каждой недѣли доносить мнѣ о числѣ лекцій и ихъ содержаніи.

Августа 26-го дня, 1886 года. № 69.

Для перемѣны сломаннаго гребного винта завѣдующій миноноскою № 136 Лейтенантъ Бухвостовъ воспользовался обрывомъ у берега въ бухтѣ Койвисто и отдавши якорь, завернулъ корму, подвелъ ее къ обрыву и затѣмъ, загружая постепенно носъ и вытаскивая корму на обрывъ, онъ поднялъ винтъ на глубину 1½ футъ, гдѣ уже не трудно было работать подъ водою и перемѣнить винтъ.

Работа эта была выполнена въ теченіи нѣсколькихъ часовъ, 7-ю человѣками команды Гвардейскаго экипажа и представляетъ способъ, у насъ до настоящаго времени не практиковавшійся.

Выказанная въ этомъ случаѣ распорядительность и энергія личнаго состава миноноски, позволяетъ надѣяться, что и въ военное время одна миноноска безъ посторонней помощи можетъ выйти изъ критическаго положенія, въ которомъ она была на маневрахъ.

За такую находчивость и энергію, считаю пріятнымъ долгомъ благодарить Лейтенанта Бухвостова, а молодецкой командѣ миноноски № 136 объявить большое спасибо.

Приказъ этотъ прочесть при собраніи команды.

Мая 31-го дня, 1887 года. № 5.

Систематическое обученіе прислуги дѣйствію у орудій. съ перемѣною номеровъ и выработка всего строя управленія ар-

тиллеріею при стрѣльбѣ требуютъ слишкомъ продолжительнаго промежутка времени.

Между тѣмъ, по сущности дѣла, могутъ представиться случаи когда потребуется, почти съ первыхъ же дней выхода на рейдъ вступить въ бой; а потому предлагаю г.г. командирамъ судовъ, ранѣе обученія прислуги по существующимъ инструкціямъ, произвести нѣсколько (пять или шесть) ученій, для валового обученія прислуги дѣйствію у орудій и опредѣленія порядка управленія стрѣльбою, при чемъ слѣдуетъ имѣть главную заботу не о выполненіи разными номерами установленныхъ пріемовъ, а лишь о томъ, чтобы они умѣли зарядить орудіе, правильно навести его и сдѣлать выстрѣлъ, необращая даже вниманія на то, какимъ номеромъ выполняется какая обязанность и какое бы число изъ полнаго комплекта прислуги не оставалось у орудій. При такомъ обученіи можетъ быть допущено, чтобы пріемы выполнялись по указаніямъ комендора или даже кого либо другого изъ орудійной прислуги, болѣе другихъ освоившихся съ дѣйствіемъ у орудій.

Порядокъ управленія стрѣльбою, лежащій на командирѣ и офицерахъ, долженъ быть выработанъ и усвоенъ настолько, чтобы стрѣльба велась безостановочно и въ батареи и башни передавались правильно необходимыя указанія относительно стрѣльбы, хода противника, разстояній и т. п. Чѣмъ меньше времени потребуется на эти предварительныя занятія, тѣмъ лучше.

Только по достиженіи достаточнаго навыка судовыми чинами въ вышеизложенномъ, слѣдуетъ приступить къ систематическому обученію прислуги, и къ выработкѣ возможно совершеннаго строя управленія артиллеріею во время стрѣльбы.

Іюля 3-го дня, 1887 года. № 24.

Его Превосходительство Управляющій Морскимъ Министерствомъ (*) изволилъ замѣтить, что на гребныхъ судахъ флота, введены въ употребленіе весьма разнообразные отступленія отъ принятыхъ командныхъ словъ. Вслѣдствіе этого предлагаю при-

(*) Вице-Адмиралъ Чихачевъ.

пять къ исполненію слѣдующія правила и командныя слова.

1) Шлюпка отходитъ отъ борта корабля или пристани по командѣ «отваливай», по которой гребцами должно быть быстро выполнено все необходимое для удаленія шлюпки на свободу: т. е. если по свѣжести вѣтра, гребное судно держится у борта на концахъ, то по означенной командѣ отдается тотчасъ же кормовой конецъ, а носовой выбирается настолько, чтобы дать шлюпкѣ ходъ и тѣмъ доставить возможность рулемъ отвести ее отъ борта. Если же шлюпка держится у трапа крюками, то назначенные по росписанію гребцы по командѣ «отваливай», сильно отталкиваются, стараясь дать шлюпкѣ ходъ впередъ, для того чтобы, какъ и въ первомъ случаѣ, рулемъ можно было отвести ее отъ борта. 2) Какъ только все указанное по командѣ «отваливай» исполнено, немедленно должна слѣдовать команда «весла», по которой гребцы быстро и безъ шума разбираютъ каждый свое весло и кладутъ ихъ въ уключины. 3) Въ общемъ случаѣ, послѣ этого слѣдуетъ команда «на воду», по которой гребцы быстро заносятъ весла и гребутъ соблюдая пріемы указанные въ приказѣ моемъ по эскадрѣ отъ 27 Мая 1886 г. за № 6 (*). Въ частныхъ случаяхъ: а) если приходится отваливъ отъ борта, быстро заворотить шлюпку въ желаемомъ направленіи, послѣ «весла» командуется такая-то (т. е. правая или лѣвая) «греби» и такая то «табань», а когда шлюпка завернется то «грести обѣ» или просто «обѣ»; б) если въ помощь рулю приходится шлюпку на ходу круто заворачивать веслами, командуютъ такая то (т. е. правая или лѣвая) «табань», а когда шлюпка повернута «греби обѣ», или просто «обѣ».

4) Послѣ команды «суши весла» смотря по тому желаютъ ли дать шлюпкѣ снова ходъ впередъ или завернуть ее круто въ сторону, командуется въ первомъ случаѣ «на воду», во второмъ такая-то «табань» и такая-то «греби».

5) Команды:—такая-то (напр. правая) «табань» и такая-то (лѣвая) «на воду» или послѣ того какъ одна сторона гребла,

---

(*) Стр. 239.

а другая табанила, «обѣ на воду» должно быть вовсе изъяты изъ употребленія.

6) Когда шлюпка пристаетъ къ борту командуется: «крюкъ» и потомъ «шабашъ». Если состояніе вѣтра или моря того требуетъ, пристающей шлюпкѣ подаются съ корабля необходимые концы, на носъ, или на носъ и на корму, при чемъ концы эти должны быть приняты назначенными для того гребцами безъ команды, всякіе же возгласы на шлюпкахъ, въ родѣ «принимай конецъ», «отводи носъ» «отталкивайся» и проч. указываютъ только, или что шлюпка не правильно пристала къ борту или что гребцы ея не обучены своему дѣлу.

Временно-Управляющаго Морскимъ Министерствомъ Вице-Адмирала К. П. Пилкина I.

Сентября 7-го дня, 1890 года. № 121.

Въ герметически закрытыхъ отдѣленіяхъ судовъ, каковы напримѣръ таранныя и междудонныя отдѣленія, при храненіи пакли и другихъ предметовъ способныхъ самовозгараться, могутъ образоваться вредные газы, причиняющіе спускающимся въ эти отдѣленія людямъ обмороки и даже смерть.

Въ предупрежденіе возможныхъ несчастныхъ случаевъ, предписываю: при открываніи подобныхъ отдѣленій, прежде посылки туда людей опускать зажженные фонари не менѣе какъ на $^1/_4$ часа, если обстоятельства это позволятъ, и затѣмъ уже, если въ теченіе этого срока фонарь будетъ горѣть хорошо, посылать людей; если же горѣніе будетъ неудовлетворительно, то необходимо принять мѣры къ вентилированію открытаго пространства и только по очищеніи въ немъ воздуха разрѣшать посылку людей.

Начальника Отряда судовъ Тихаго Океана Свиты Его Величества Контръ Адмирала М. Я. Ѳедоровскаго.

Ноября 24-го дня, 1871 года, № 114.

Для пріученія комендоровъ прицѣливанію въ подвижную цѣль и для пріученія къ опредѣленію глазомѣрно разстояній принять къ руководству слѣдующее правило:

Гребное судно съ поставленной мачтой на которой подымается шаръ на разныхъ высотахъ, опредѣливъ условно разстояніе соотвѣтствующее поднятому шару; на этомъ гребномъ суднѣ долженъ находиться офицеръ съ угломѣрнымъ инструментомъ, отойдя подъ греблей отъ борта своего судна онъ опредѣляетъ по высотѣ рангоута разстояніе въ которомъ его гребное судно находится отъ корабля о которомъ сообщаетъ поднятіемъ шара на мачтѣ согласно условія.

Начальника Отряда судовъ въ Греческихъ водахъ Свиты Его Величества Контръ-Адмирала И. И. Бутакова 2.

Декабря 31-го дня, 1876 года. № 642.

Въ большихъ коммерческихъ портахъ Сѣверной Америки, въ значительныхъ размѣрахъ существуетъ вербовщество, то есть, когда путемъ обмана, захватываютъ иностранныхъ военныхъ матросовъ для службы на купеческихъ судахъ.

Положеніе матроса поступившаго на судно при такихъ обстоятельствахъ, черезъ посредство вербовщиковъ, дѣлается крайнѣ тягостнымъ во всѣхъ отношеніяхъ; онъ лишается всякой свободы, всякаго вознагражденія за свой тяжелый трудъ.

Случалось, что во время пребыванія нашихъ военныхъ судовъ въ Америкѣ, нѣкоторые нижніе чины изъ команды, по своему невѣдѣнію и неопытности, дѣлались жертвами такого обмана и впослѣдствіи, чтобы избавиться отъ дальнѣйшей службы на купеческомъ кораблѣ, имъ оставалось, послѣ цѣлаго ряда всякихъ бѣдствій, — спасаться бѣгствомъ и искать защиты въ русскихъ консульствахъ. Въ виду вышеизложеннаго я предлагаю командирамъ судовъ отряда, сдѣлать извѣстнымъ по ввѣреннымъ имъ командамъ, о существованіи въ портахъ Америки вербовщества, для избѣжанія котораго, крайне необходимо, воздерживаться на берегу отъ излишняго употребленія водки, и не поддаваться на угощенія въ кабакахъ и трактирахъ, отъ разныхъ неизвѣстныхъ личностей, которыхъ при этомъ, главная цѣль состоитъ въ томъ, чтобы воспользоваться опьяненіемъ матроса, и затѣмъ передать его на первый отходящій изъ порта купеческій корабль. — Даже когда матросы угощаются на свой счетъ, и видя, что они начинаютъ хмѣлѣть, въ вино подливаютъ дурманъ, отъ дѣйствія котораго, пьющіе приходятъ въ совершенно безчувственное состояніе, болѣе чѣмъ на 24 часа; и этого времени вполнѣ

достаточно, чтобы ночью отвести этихъ людей на купеческое судно, готовое къ выходу въ море и взять за доставку оныхъ слѣдующее имъ жалованье впередъ за $2^1/_2$ мѣсяца. Доставленные такимъ образомъ матросы не получаютъ рѣшительно ничего за все плаваніе куда бы то ни было.

Прошу Г.г. командировъ чтобы при увольненіи команды на берегъ, строго руководствоваться 754 ст. Морскаго Устава, и нижнихъ чиновъ, отличающихся своимъ нетрезвымъ поведеніемъ увольнять рѣже другихъ и поручать ихъ надзору вполнѣ надежныхъ людей.

Настоящій приказъ прочесть при собраніи командъ.

Апрѣля 12-го дня, 1877 года. № 34.

Его Превосходительство Управляющій Морскимъ Министерствомъ, телеграммою отъ сего числа сообщилъ, въ обнародованіи Высочайшаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА Манифеста объ объявленіи войны Турціи.—Объявляя о семъ по отряду, предписываю командирамъ, привести ввѣренныя имъ суда, въ полнѣйшій боевой порядокъ, сообразно всѣмъ требованіямъ военнаго времени и быть готовымъ ко всякой случайности.

Блестящее состояніе отряда, во всѣхъ отношеніяхъ военноморской службы и дисциплины, и глубокія чувства долга его одушевляющія, — служатъ вѣрнымъ ручательствомъ, что и здѣсь въ водахъ океана, вдали отъ театра военныхъ дѣйствій, отрядъ не упуститъ малѣйшаго случая, чтобы принести свою посильную пользу, на выполненіе Высочайшихъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА предначертаній, и во всѣхъ случаяхъ, останется на высотѣ той непоколебимости и самоотверженія, съ коимъ еще искони наши предки отстаивали честь своего флага.

Главнаго командира Кронштадтскаго порта Начальника морской и береговой обороны г. Кронштадта. Генералъ-Адъютанта, Вице-Адмирала П. В. Казакевича.

Мая 30-го дня, 1878 года. № *12.*

Предписываю на судахъ ввѣренной мнѣ эскадры, имѣть тонкія цѣпи для пластырей, постоянно обнесенными такимъ образомъ, чтобы онѣ могли быть въ случаѣ надобности легко передвигаемы. Одну цѣпь имѣть въ носовой части, другую въ кормовой.

При этомъ подтверждаю чтобъ пользуясь парами и во всякомъ случаѣ не менѣе какъ разъ въ недѣлю на каждомъ суднѣ были дѣлаемы водяныя тревоги, при чемъ наполнять по очереди одно изъ отдѣленій водою и подводить пластырь.

Такъ какъ пластырь требуетъ значительно продолжительнаго времени для просушки, то предлагаю при ученіяхъ водяной тревоги подводить пластырь штатныхъ размѣровъ, но сдѣланный только изъ обыкновенной не прошпигованной парусины, которую легко высушивать.

Командующаго Практическою Шхерною эскадрою Свиты Его Величества Контръ-Адмирала В. П. Шмидта.

Мая 21-го дня, 1883 года. № 6.

Для тѣхъ, кому не приходилось грузить лошадей объявляю слѣдующее:

При надѣваніи лошадинаго стропа, нужно ранѣе заведенія подъ брюхо лошади, положить его осторожно на спину, на подобіе сѣдла, и потомъ уже постепенно передвигать его подъ брюхо.

Тали для подъема лошадей должны быть хорошо обдержаны, а шкивы хорошо смазаны, чтобы легко раздергивались, равно должны быть приняты мѣры, чтобы тали не крутились при подъемѣ.

Мая 22-го дня, 1883 года. № 16.

При перевозкѣ войскъ на крейсерѣ «Европа» изъ Гельсингфорса въ Ораніенбаумъ, 19 Мая, для приготовленія войскамъ каши къ завтраку, крупа была всыпана въ холодную воду, паровыя трубки покрылись тѣстомъ и кашица едва поспѣла въ теченіи 4-хъ часовъ времени, не смотря на то, что паровая трубка передаетъ такой жаръ, что чистая вода въ чанахъ закипаетъ въ 20 минутъ времени. Во избѣжаніе подобныхъ случайностей полезно крупу всыпать въ воду, тогда уже, когда вода въ чанѣ закипаетъ; если же почему нибудь спиральная паровая трубка покроется тѣстомъ, то нужно отдать гайку, вынуть спираль, обтереть ее и снова установить. На всю эту работу требуется не болѣе 5 минутъ.

Камбузныя кадки, передъ употребленіемъ должны быть тщательно выварены, чтобы пища не отзывалась деревомъ. Для вывариванія можетъ быть употребляема и морская вода, но нужно нѣсколько разъ перемѣнить ее.

Мая 22-го дня, 1883 года. № 22.

При перевозкѣ лошадей на крейсерѣ «Европа» обнаружилось, что для предохраненія палубъ отъ поврежденія оныхъ копытами, лучше всего заблаговременно заготовить по числу лошадей деревянные щиты изъ 1 дюймовыхъ досокъ или горбылей. Щитъ сбивается на три поперечныхъ планки изъ тѣхъ же досокъ и долженъ имѣть длину 8 футовъ, ширину $2^1/_2$ фута. Щиты эти подстилаются на палубу и при проводкѣ лошадей къ мѣсту ихъ стоянки.

Іюня 2-го дня, 1883 года. № 30.

Предлагаю командирамъ судовъ, перевозящихъ войска, при посадкѣ десанта наблюдать слѣдующее:

1) Къ часу прибытія войскъ на пристань долженъ быть готовъ расчетъ для помѣщенія ихъ на время пути.

2) На каждую часть десанта долженъ быть назначенъ судовой офицеръ.

Эти офицеры принимаютъ войска на пристани, и по приказанію съ судна, на которое должны быть посажены, сопровождаютъ ихъ на суда для указанія назначеннаго для нихъ помѣщенія, гдѣ ставятъ ихъ во фронтъ и отбираютъ ружья, для размѣщенія ихъ въ подготовленныя для нихъ мѣста.

Назначенные гг. офицеры наблюдаютъ за порядкомъ по своимъ частямъ, въ продолженіи всего пути. Что же касается до тяжестей, то исправное ихъ укрѣпленіе должно быть возложено на тѣхъ гг. офицеровъ, которые по судовому росписанію завѣдуютъ тѣми палубами гдѣ расположенъ грузъ.

Когда весь десантъ будетъ размѣщенъ, отобраны и уложены ружья, нижніе чины снимаютъ ранцы.

Іюля 2-го дня, 1883 года. № 58.

Предлагаю гг. командирамъ при слѣдованіи шхерами обращать вниманіе на створныя пятна и требовать отъ гг. офи-

церовъ, чтобы они на переходахъ знакомились съ ними и учились ихъ отыскивать на ходу.

Въ узкихъ мѣстахъ вызывать на верхъ къ картѣ всѣхъ гг. офицеровъ и вообще помнить, что всякій переходъ долженъ служить средствомъ для изученія шхеръ всѣми офицерами, а не тѣми только, которые случайно оказываются на вахтѣ.

Предлагаю гг. командирамъ быть требовательными въ этомъ отношеніи и не пропускать никакого случая, который могъ бы быть полезенъ для обученія офицеровъ плаванію въ шхерахъ и штурманскому дѣлу вообще. Точно также требую отъ гг. командировъ о наиболѣе свѣдущихъ и внимательныхъ къ шхерному дѣлу офицерахъ доносить мнѣ.

Іюля 9-го дня, 1883 года. № 67.

При неимѣніи большого навыка въ обращеніи со шпрингомъ, взятымъ за рымъ станового якоря, онъ легко можетъ намотаться на гребной винтъ, въ особенности при постановкѣ на якорь, что конечно весьма нежелательно, а тѣмъ болѣе при Высочайшемъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА присутствіи.

На основаніи долгаго опыта, я признаю такой шпрингъ весьма удобнымъ и дѣйствительнымъ, кромѣ случаевъ, когда нѣтъ вѣтра, сколько нибудь чувствительнаго для судна. Во избѣжаніе же наматыванія шпринговъ на винтъ, предлагаю гг. командирамъ дѣйствовать слѣдующимъ образомъ:

1) Шпрингъ привязанный за рымъ якоря взять на бакъ черезъ бортъ.

2) Отмѣрить его отъ якоря столько, сколько намѣрены бросить якорной цѣпи я завернуть тамъ же на бакѣ за кнехтъ или что нибудь подобное.

3) Остатокъ шпринга обнести по борту на корму и концомъ продернуть въ кормовой клюзъ.

4) Обтянуть слабину и чтобы не висѣлъ по борту прихватить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ворсою и завернуть конечно на ютѣ за кнехтъ. Въ такомъ видѣ шпринги должны оставаться до сигнала стать на шпрингъ, или вытянуть шпрингъ.

5) Если надобность минуетъ стоять на шпрингѣ, то онъ берется опять по борту на бакъ, оставляя ходовой конецъ на кормѣ, гдѣ завертывается на кнехтъ.

При этомъ, на случай надобности потравить якорнаго каната, нужно имѣть нѣсколько саженъ и шпринги въ запасѣ на бакѣ.

На случай штиля слѣдуетъ имѣть въ готовности верпъ и кабельтовъ для завоза, по сигналу, на одной изъ шлюпокъ.

Іюля 14-го дня 1883 года. № 75.

На 16 Іюля назначена высадка десанта въ ВЫСОЧАЙШЕМЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА присутствіи въ Батарейную бухту, оберегаемую береговымъ отрядомъ.

Высадка десанта должна производиться совершенно также, какъ бы это пришлось дѣлать на непріятельскій берегъ.

Всѣ суда ввѣренной мнѣ эскадры раздѣляются на два отряда: 1-ый отрядъ боевыхъ, 2-ой десантныхъ судовъ. 1-ый отрядъ я поведу самъ. 2-ой поручаю Контръ-Адмиралу Крузенштерну. Порядокъ боевыхъ судовъ остается прежній: 1) батарея «Не тронь Меня» подъ моимъ флагомъ. 2) мониторъ «Латникъ», 3) 2-хъ башенная лодка «Смерчъ», 4) фрегатъ «Адмиралъ Спиридовъ», 5) канонерская лодка «Градъ», 6) канонерская лодка «Дождь», 7) канонерская лодка «Туча».

Порядокъ десантныхъ судовъ слѣдующій: 1) пароходъ «Днѣпръ» подъ флагомъ Контръ-Адмирала Крузенштерна, 2) крейсеръ «Европа», 3) пароходо-фрегатъ «Олафъ», 4) транспортъ «Красная Горка», 5) мониторъ «Броненосецъ» (конвоиръ).

Походный строй въ двѣ колонны.

Боевой отрядъ составляетъ лѣвую колонну, десантный — правую, отрядъ миноносокъ помѣщается въ одну колонну, правѣе десантнаго отряда, который такимъ образомъ будетъ прикрытъ боевыми судами съ лѣвой стороны и миноносками съ правой.

Во время похода канонерскія лодки держатся въ 2-хъ миляхъ разстоянія отъ эскадры. Лодка «Градъ» впереди, лодка «Дождь» на лѣвомъ траверзѣ и лодка «Туча» на правомъ.

Боевымъ судамъ сняться съ якоря въ 1 часъ ночи съ 15-го на 16-е, чтобы заблаговременно я могъ ознакомиться съ состояніемъ моря.

Фрегатъ, «Адмиралъ Спиридовъ» согласно съ особымъ ему приказаніемъ, отправится въ Кронштадтъ съ извѣстіемъ о выступленіи эскадры и долженъ возвратиться какъ можно скорѣе.

Десантному отряду и миноноскамъ сняться съ якоря 16-го въ 5 час. утра и возможно скорѣе соединиться со мною.

Приблизившись къ берегу я намѣренъ произвести демонстрацію.

По сигналу который будетъ сдѣланъ мною, спустить на воду, съ баканцевъ, мелкія гребныя суда и отправить ихъ грести съ малою скоростью къ берегу, пока не будетъ поднятъ сигналъ —«возвратиться изъ погони», тогда гребныя суда возвращаются возможно скорѣе. При этомъ на гребныхъ судахъ должно быть полное число гребцовъ. Миноноскамъ также идти вмѣстѣ съ гребными судами, но остерегаться камней у берега.

Къ 11 часамъ утра всѣ суда должны въ походномъ строѣ ждать прибытія Его Величества и къ высадкѣ десанта будетъ приступлено по сигналу съ Императорской яхты.

Порядокъ высадки я намѣренъ принять слѣдующій:

1) Спустить всѣ гребныя суда, предназначенныя для перевозки десанта внѣ выстрѣла непріятеля и передать ихъ на буксиръ миноноскамъ.

2) Занять мѣста съ боевыми судами по данной диспозиціи и вытянуть шпринги.

3) Занявъ мѣста, я начну бомбардировку берега, начало и конецъ бомбардировки будутъ производиться по подъему у меня боевого флага Г.г. Командирамъ ставится въ обязанность слѣдить за проходомъ десантныхъ шлюпокъ и не стрѣлять, когда шлюпки будутъ очень близко.

При проходѣ Императорскаго кортежа прекратить огонь по всей линіи.

При слѣдованіи перваго рейса съ десантомъ къ берегу, огонь участить, стрѣляя черезъ голову десанта.

Канонерскимъ-же лодкамъ стараться возможно болѣе обстрѣливать островъ Каравалдай, который по всей вѣроятности будетъ занятъ непріятельскими стрѣлками. Остальнымъ судамъ направить свою артиллерію по преимуществу на тѣ мѣста, на которыхъ окажутся непріятельскія орудія и въ то-же время не упускать изъ виду стрѣлять съ дистанціонными трубками, по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ видны будутъ массы непріятельскихъ стрѣлковъ.

Чтобы количество выстрѣловъ соотвѣтствовало болѣе дѣйствительности, предлагаю принять слѣдующіе промежутки между выстрѣлами, выведенные изъ произведенныхъ опытовъ.

Батарея «Нетронь Меня»	8 д. орудіе	въ	$2^1/_2$ мин.
Фрегатъ «Адмиралъ Спиридовъ» . .	11 »	»	» $3^1/_2$ »
2-хъ башенная лодка «Смерчъ» . .	9 »	»	» $3^1/_2$ »
Мониторы «Броненосецъ» и «Латникъ» .	9 »	»	» $2^1/_2$ »
Канонерскія лодки:			
«Градъ», «Дождь» и «Туча»	11 »	»	» 5 »

Во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ, предлагаю г.г. командирамъ заботиться, чтобы всѣ снаряды были убраны въ бомбовые погреба, и чтобы пробки отъ орудій были спрятаны и не попали случайно въ дуло, также чтобы были спрятаны всѣ ружейные и пистолетные боевые патроны.

Когда берегъ будетъ достаточно подготовленъ, то по сигналу отъ меня, десантный отрядъ подходитъ и занимаетъ свои мѣста по диспозиціи. Пароходъ «Олафъ» съ кавалеріею и транспортъ «Красная Горка» съ артиллеріею пристаютъ къ монитору, первый съ правой стороны, второй съ лѣвой и ссаживаютъ на него лошадей, для ускоренія посадки на десантные боты.

5) Когда суда съ десантомъ подойдутъ на свои мѣста, то по сигналу «начать высадку десанта» миноноски подводятъ шлюпки къ судамъ съ десантомъ.

6) Начальникъ отряда миноносокъ, на миноноскѣ «Хамелеонъ», принимаетъ всѣ шлюпки съ десантомъ съ парохода «Днѣпръ» и становится внѣ линіи судовъ, укрываясь за ними отъ непріятеля. Всѣ остальныя миноноски, взявъ предназначенныя для нихъ гребныя суда, строятся по миноноскѣ «Хамелеонъ».

Миноноска «Галка» беретъ гребныя суда съ праваго борта крейсера «Европа».

Миноноска «Цапля»—тоже съ лѣваго.

Миноноска «Ястребъ» беретъ гребныя суда съ праваго борта батареи «Нетронь Меня».

Миноноска «Чайка»—тоже съ лѣваго.

Миноноска «Касатка» ведетъ десантный ботъ № 1 къ монитору «Броненосецъ».

Паровой катеръ крейсера «Европа» подаетъ къ лѣвому борту своего судна ботъ № 2.

Миноноска «Плотва» служитъ запасною и держится у адмиральскаго корабля.

7) Въ первый рейсъ свозятъ: съ крейсера «Европа» 3-й баталіонъ Двинскаго полка, съ батареи «Нетронь Меня» и парохода «Днѣпръ» 2-й баталіонъ Печорскаго полка, а если погода будетъ очень спокойная, то еще съ батареи «Нетронь Меня» первую и вторую роты 1-го баталіона Печорскаго полка.

8) Миноноски, отведя шлюпки съ десантомъ на берегъ, забираютъ ихъ на буксиръ и ведутъ къ тѣмъ-же судамъ, причемъ онѣ уже не дожидаются одна другой.

9) Имущество и обозъ начинаютъ грузить уже тогда, когда будутъ свезены всѣ строевые чины.

10) При слѣдованіи перваго рейса миноноски идутъ въ строѣ фронта, съ разстояніемъ между колоннами 30 саж., равняясь по средней миноноскѣ начальника отряда лейтенанта Меньшикова.

11) Суда съ десантомъ, имѣющія надобность въ большемъ числѣ шлюпокъ, чѣмъ тѣ, которыя имѣются у ихъ борта, держатъ до половины шлюпочный флагъ.

Какъ только судно надобности въ шлюпкахъ не имѣетъ, то оно спускаетъ шлюпочный флагъ и всѣ свободныя шлюпки должны стремиться къ тѣмъ судамъ, у которыхъ шлюпочные флаги еще не спущены. Когда ни на одномъ суднѣ не останется шлюпочнаго флага, то шлюпки устремляются на свои суда, гдѣ ихъ тотчасъ-же поднимаютъ.

12) Свозъ на берегъ лошадей и орудій можетъ производиться только на вновь построенныхъ десантныхъ ботахъ, съ откидною кормою, изъ которыхъ возможно выкатывать артиллерію и выпускать лошадей безъ помощи пристани на берегъ.

Для ускоренія дѣла ботъ № 1 будетъ буксироваться отдѣльною миноноскою «Касатка» и свозить все время артиллерію и кавалерію съ транспорта «Красная Горка» и парохода «Олафъ», принимая лошадей непосредственно съ монитора «Броненосецъ».

Въ первый рейсъ идутъ орудія и передки.

Во второй—лошади.

Въ третій—остальныя орудія и лошади.

Въ четвертый—артиллерійскія лошади и только по сгрузкѣ всѣхъ артиллерійскихъ лошадей начинается высадка кавалеріи.

Ботъ № 2 въ первый рейсъ долженъ свезти верховыхъ лошадей пѣхотныхъ офицеровъ съ крейсера «Европа» и батареи «Нетронь Меня», а затѣмъ свозить артиллерію и кавалерію вмѣстѣ съ ботомъ № 1-й.

Къ боту № 1-й причисляется четверка съ монитора «Броненосецъ».

Шлюпки эти должны имѣть полное число гребцовъ, ходить сзади ботовъ на буксирѣ и помогать имъ подходить къ берегу и приставать къ борту, для чего на шлюпку долженъ быть отпущенъ длинный конецъ въ 2 дюйма.

13) При выгрузкѣ имущества артиллеріи и обоза, гребцы въ бродъ носятъ вещи до берега, причемъ имъ помогаютъ солдаты, которые спеціально для этого будутъ выведены, работая тоже въ бродъ. Имѣть длинные концы, посредствомъ

которыхъ можно-бы было съ берега вытащить орудія, сброшенныя съ ботовъ.

Завѣдываніе разгрузкою на берегу поручается старшему офицеру фрегата «Адмиралъ Спиридовъ», капитанъ-лейтенанту Энквисту, которому съѣхать на берегъ съ вторымъ эшелономъ или съ первымъ десантнымъ ботомъ. Въ распоряженіи капитанъ-лейтенанта Энквиста имѣть вельботъ съ фрегата «Адмиралъ Спиридовъ».

14) По свозѣ десанта съ парохода «Днѣпръ» контръ-адмиралъ Крузенштернъ принимаетъ начальство надъ судами, которыя должны поддерживать наступленіе нашихъ войскъ по дорогѣ къ деревнѣ Каравалдай. Для сего онъ переходитъ на сѣверную позицію, куда отправляются всѣ десантныя суда съ артиллеріею, сдавши свои десантъ. Если окажется нужнымъ, то контръ-адмиралъ Крузенштернъ подкрѣпляетъ себя канонерскими лодками, которыя ему предоставляется по мѣрѣ надобности вызывать сигналомъ.

Дальнѣйшія дѣйствія будутъ зависѣть отъ обстоятельствъ и будутъ указаны мною сигналами, точно также можетъ случиться, что и первоначальную программу придется измѣнить и тогда поступать согласно сигналамъ, соображаясь въ деталяхъ съ настоящимъ приказомъ.

Форма одежды, какъ во время маневровъ, такъ и при встрѣчѣ Его Величества—сюртукъ, при тревогѣ и свозѣ десанта офицеры должны быть при сабляхъ и револьверахъ. Послѣ отбоя и до тревоги въ кортикахъ.

Іюля 14-го дня, 1883 года. № 76.

Для своза десанта 16 Іюля въ Высочайшемъ присутствіи должны быть посланы всѣ гребныя и паровыя суда, кромѣ капитанскихъ вельботовъ и двоекъ. На шлюпкахъ имѣть половинное число гребцовъ и одного лишняго человѣка для отдачи буксировъ.

Паровой катеръ съ крейсера «Европа» спустить на воду съ котломъ и машиною; паровые катера съ батареи «Петропа

Меня» и фрегата «Адмиралъ Спиридовъ», не приспособленные къ спуску на воду съ котлами спустить безъ котловъ и машинъ и со снятыми винтами, на самое дно положить по 8-ми баластинъ для устойчивости; десанту на паровыхъ катерахъ садиться какъ можно ниже.

На каждой шлюпкѣ имѣть надежный буксиръ новаго троса, который крѣпить за кормовую банку и подавать назадъ на буксируемую шлюпку, гдѣ также крѣпить за мачтовую банку.

На каждомъ буксирѣ положить марку на 3 саж. отъ трапца такъ чтобы этою маркою буксиръ приходился у форштевня буксируемой шлюпки и разстояніе между каждыми двумя шлюпками было бы ровно 3 сажени. Общая длина буксировъ должна быть такова, чтобы сзади трапца оставалось 8 саж. и на волненіи травить буксиръ во всю. Буксиръ продергивать въ передній рымъ шлюпки и имѣть завернутымъ такъ, чтобы можно было моментально отдать его.

Миноноски подаютъ свои буксиры на первыя гребныя суда. Марка должна быть положена на разстояніи 8 саж. отъ кормы миноноски и прибавлено 4 саж. на завертываніе.

Гребныя суда крейсера «Европа», парохода «Олафъ» и транспорта «Красная Горка» свозятъ десантъ съ крейсера «Европа», при чемъ шлюпки, поднимающіяся съ правой стороны, пристаютъ къ правому борту крейсера «Европа» и поступаютъ на буксиръ миноноски «Галка»; гребныя суда, поднимающіяся съ лѣвой стороны, пристаютъ къ лѣвому борту и поступаютъ на буксиръ къ миноноскѣ «Цапля».

Гребныя суда парохода «Днѣпръ» и башенной лодки «Смерчъ» принимаютъ десантъ съ парохода «Днѣпръ» и буксируются миноноскою «Хамелеонъ».

Гребныя суда съ батареи «Нетронь Меня» и всѣхъ остальныхъ судовъ боевой линіи, за исключеніемъ лодки «Смерчъ» принимаютъ десантъ съ батареи «Нетронь Меня» съ тѣмъ же размѣщеніемъ по отношенію къ правой и лѣвой сторонѣ, при чемъ правыя шлюпки поступаютъ на буксиръ миноноски «Ястребъ», а лѣвыя на буксиръ миноноски «Чайка».

Миноноски ожидаютъ сбора съ гребныхъ судовъ, скры-

ваясь отъ непріятеля за судно, съ котораго принимаютъ десантъ.

Гребныя суда по мѣрѣ нагрузки отваливаютъ отъ борта и становятся на букспръ миноносокъ возможно скорѣе, большія шлюпки занимаютъ къ миноноскамъ ближайшія мѣста.

Во всѣхъ случаяхъ, гдѣ гребныя суда ожидаютъ своей очереди у борта, малыя шлюпки уступаютъ дорогу большимъ.

Миноноска «Хамелеонъ» первая занимаетъ соотвѣтствующее мѣсто за линіею судовъ, всѣ остальныя миноноски строятся по ней во фронтъ.

Когда всѣ миноноски соединятся, тогда начальникъ отряда даетъ длинный свистокъ, что означаетъ больше ходъ, два короткихъ свистка — малый ходъ, повтореніе этого сигнала — самый малый ходъ и даже — стопъ машина.

При слѣдованіи въ бухту миноноски держатся далѣе отъ острова Каравалдай, который вѣроятно будетъ занятъ непріятельскими стрѣлками. Подойдя къ берегу на самое близкое разстояніе, начальникъ отряда дѣлаетъ три короткихъ свистка, что означаетъ стопъ-машина и тогда всѣ гребныя суда отдаютъ буксиры и поворачиваясь гребутъ къ берегу, приставая фронтомъ влѣво.

Грести иначе, какъ наваливаясь во всю, ни при построеніяхъ, ни при приставаніи къ берегу не разрѣшается.

На всѣхъ гребныхъ судахъ имѣть спасательные пояса, кранцы, а гребцамъ быть безъ сапогъ.

Во время буксировки имѣть всѣмъ шлюпкамъ весла на валекъ, лопастью вдоль шлюпки.

Миноноскамъ имѣть въ виду, что шлюпки тяжело нагруженныя могутъ зарываться и потому начальникъ отряда соразмѣряетъ свой ходъ, при чемъ миноноска дѣлающая крутой поворотъ должна еще болѣе уменьшить свой ходъ.

Если случится, что упадетъ человѣкъ за бортъ, то для спасенія отдаетъ буксиръ послѣдняя шлюпка въ колоннѣ.

Если миноноскѣ нужно податься назадъ, то командиръ ея командуетъ всѣмъ гребнымъ судамъ «табань» и когда буксиръ начнетъ натягиваться — можетъ дать задній ходъ.

*

Для поворачиванія миноносокъ у берега, четверки и шестерки въ колоннахъ, по сдачѣ своего десанта, спѣшатъ къ носу миноносокъ, и стараются ихъ завернуть, въ то время, когда большія шлюпки крѣпятъ свои буксиры.

При приставаніи къ берегу, для скорѣйшаго поворачиванія миноносокъ, отдавать имъ якорь или съ кормы или съ носу, но не на цѣпи, а на концѣ, для легкости подъема якоря. Шлюпкамъ, отваливая отъ берега, поворачиваться всѣмъ носами влѣво, табаня съ лѣвой и гребя съ правой стороны.

Іюля 30-го дня, 1883 года. № 96.

Замѣчено мною на нѣкоторыхъ судахъ Практической шхерной эскадры, что кочегары и машинисты никогда не только не моютъ тщательно своего рабочаго платья, на что имъ отпускается въ изобиліи мыло, но не мѣняютъ, а слѣдовательно и не моютъ и тѣ рубахи, которыя надѣваютъ прямо на тѣло. Эти рубахи, въ чѣмъ я лично убѣдился, не только грязны до крайности, но онѣ пропитаны насквозь саломъ, масломъ и всякою грязью отъ воротника и во всю длину рубахи. Предлагаю г.г. командирамъ принять за правило къ непремѣнному исполненію, чтобы машинная прислуга мѣняла бѣлье такъ часто, на сколько это необходимо, хотя бы для незначительной опрятности.

Рабочее платье надѣвать сверхъ сухой и хотя сносно чистой рубахи только на время вахты и общихъ работъ, до приведенія кочегарнаго и машиннаго отдѣленій въ чистоту и порядокъ.

По окончаніи вахты или общихъ работъ машинисты и кочегары должны снимать рабочее платье, мыть мыломъ ноги, шею, лицо, грудь и руки до локтей, что дѣлается повидимому на 2-хъ башенной лодкѣ «Смерчъ» и за что командиру ея изъявляю полнѣйшую благодарность.

Августа 10-го дня, 1883 года. № 121.

Для задѣлки пробоины на батареѣ «Нетронь Меня» 8 Іюня на Гельсингфорскомъ рейдѣ былъ назначенъ судовой водолазъ

1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажа Степанъ Терентьевъ, который скоро отыскалъ пробоину, далъ точный ея размѣръ и подъ руководствомъ флагманскаго корабельнаго инженера капитана Андрущенко приступилъ къ задѣлкѣ ея.

На слѣдующій день, для ускоренія работъ, были наняты три вольные водолаза, изъ лучшихъ въ этой мѣстности, но которые проработавъ шесть часовъ, не могли отыскать мѣста пробоины, хотя около нея судовымъ водолазомъ и былъ проведенъ конецъ подъ киль батареи. Отпустивъ вольныхъ водолазовъ, какъ безполезныхъ, продолжали работу своимъ водолазомъ, который съ полнымъ успѣхомъ окончилъ эту работу къ вечеру 9-го Іюня.

Такой результатъ, достигнутый при кратковременномъ срокѣ, обученія людей водолазному искусству я приписываю энергіи и умѣнью начальника партіи водолазовъ капитанъ-лейтенанта Леонтьева о чемъ съ особеннымъ удовольствіемъ объявляю по ввѣренной мнѣ эскадрѣ.

Начальника Эскадры Тихаго океана Вице Адмирала В. П. Шмидта.

Мая 28-го дня, 1888 года. № 137.

Статья 1136 Морского Устава говоритъ: «какъ при подъемѣ, такъ и при спускѣ флага всѣ находящіеся на верху отдаютъ ему честь снимая головной уборъ. Къ подъему флага и т. д.» мною однако замѣчено, что эта статья Устава не вполнѣ исполняется. Нельзя отдавать честь флагу или лицу стоя спиною, по этому предлагаю, всѣмъ находящимся на верху, кромѣ стоящихъ во фронтѣ, отдавая честь непремѣнно поворачиваться лицомъ къ флагу. Само собою разумѣется, что исключеніе допускается при какихъ либо въ то время работахъ.

Командующаго отрядомъ судовъ Тихаго океана. Контръ-Адмирала А. Е. Кроуна.

Января 18-го дня, 1885 года. № 5.

Объявляю по ввѣренному мнѣ отряду къ строгому на будущее время исполненію, что всякія коллективныя подписки и соглашенія между собою офицеровъ и судовыхъ чиновъ на какія бы то не было подношенія, подарки, обѣды, устройство праздниковъ и всякаго рода овацій лицамъ изъ среды служащихъ на суднѣ, а тѣмъ болѣе начальникамъ отнюдь не допускаются безъ вѣдома и разрѣшенія подлежащаго высшаго начальства. Всякій въ означенномъ родѣ поступокъ прямо запрещенный закономъ и явно противный духу дисциплины и правиламъ военно-морской службы будетъ считаться за демонстрацію по отношенію къ лицу начальника или его дѣйствіямъ и распоряженіямъ, — и виновные въ таковомъ должны быть и будутъ подвергнуты строгой отвѣтственности.

Начальника 2-го Шхернаго отряда Балтійскаго моря Контръ-Адмирала Н. В. Копытова.

Мая 31-го дня. 1885 года. № 7.

Предлагаю Г.г. Командирамъ судовъ ввѣреннаго мнѣ отряда, къ руководству и соотвѣтственному исполненію, правила взятія на буксиръ одного судна другимъ.

Для устраненія запутанности изложенія и полнаго повторенія словъ буксирующій и буксируемый, а также для краткости рѣчи судно берущее другое на буксиръ, буксирующіе, обозначено лит. А — судно же которое будетъ взято другимъ судномъ на буксиръ буксируемое, лит. Б.

1) По приказанію сигналомъ одному судну А, взять на буксиръ другое Б, по спускѣ отвѣтовъ оба приступаютъ къ приготовленію исполнить сигналъ.

А, обноситъ на корму концы, проведенные въ буксирные клюзы, чтобы къ нимъ привязать концы тросовъ отъ буксировъ Б, дабы потомъ быстро выбрать буксиры. Поднимаетъ ставни пушечныхъ портовъ, если они могутъ мѣшать буксировкѣ и устраняетъ вообще все могущее ей препятствовать.

Б, разноситъ свои буксиры, проводитъ ихъ въ клюзы, навязываетъ на ихъ концы тонкіе тросы и къ нимъ бросательные концы (линь) съ грузомъ, окрашеннымъ соотвѣтственно сторонѣ буксира, краснымъ и зеленымъ цвѣтомъ.

Вооружаетъ шпиль и обноситъ на него правый буксиръ, имѣя его всегда толще или прочнѣе лѣваго, чтобы потомъ, ходя на шпилѣ, равнять буксиры.

Въ морѣ Б спускаетъ форъ-брамъ-стеньгу и вдвигаетъ бомъ утлегарь.

Б, также останавливаетъ по временамъ или совсѣмъ свою машину, смотря по обстоятельствамъ и держится въ бейдевиндъ, подъ косыми или вообще малыми парусами, имѣя наименьшій ходъ почти безъ движенія впередъ, но только для удержанія судна на курсѣ.

2) А, приготовляясь буксировать за носъ долженъ подходить къ Б, съ подвѣтра чтобы удобнѣе стать носомъ къ вѣтру, пройдя Б, да и концы успѣшно бросить Б можетъ легче по вѣтру – и потому онъ поднимаетъ соотвѣтствующій сигналъ, смотря по обстоятельствамъ, и по отвѣтѣ судна Б, спустивъ сигналъ, позывные же Б оставляетъ у себя поднятыми до тѣхъ поръ, пока само судно Б ихъ также не подниметъ. Если же А долженъ пройти бортъ о бортъ, то поднимаетъ одинъ изъ двухъ соотвѣтствующихъ сигналовъ, и подходитъ къ Б въ такомъ случаѣ съ навѣтра.

По обозначеніи сигналомъ борта вдоль котораго пройдетъ А, оба судна брасопятъ свои реи на этотъ галсъ и Б, обноситъ, на бакѣ, на эту же сторону концы.

3) Б, когда будетъ вполнѣ готовъ подать буксиры, поднимаетъ свои вымпела, тогда они на обоихъ судахъ спускаются одновременно и А идетъ къ Б принять отъ него буксиры.

Идя передъ носъ Б, А долженъ стараться сохранять свой курсъ, не мѣняя его при приближеніи къ Б, имѣя въ виду, что не только корма катится въ ту сторону, куда положенъ по командѣ руль (т. е. румпель), на что все судно нѣкоторое время дрейфуетъ по направленію, близкому къ прежнему курсу, черезъ что А можетъ задѣть Б. Концы буксировъ на А по ихъ принятіи, должны быть только достаточны для ихъ закрѣпленія.

Равнять буксиры постоянно обязанъ Б. При вѣтрѣ и на зыби буксиры должны быть длиннѣе.

Для скорѣйшей замѣны могущаго лопнуть буксира, имѣть тросъ, поданный на буйкѣ съ А на Б и послѣднимъ поднятый къ себѣ на судно въ запасѣ.

Такимъ же образомъ А, можетъ принять буксиры отъ Б если бросательные концѣ при проходѣ не были пойманы.

Въ случаѣ же если безъ содѣйствія шлюпокъ обойтись трудно, или потребуется много времени, то Б посылаетъ свои шлюпки на А за тросами или перлинями.

Шлюпки привявъ тросы или перлинь отъ держащагося на вѣтрѣ А спускаются по вѣтру съ ними къ Б за буксирами, которые къ этимъ тросамъ и прикрѣпляютъ.

Когда А примѣтъ буксиры, шлюпки идутъ подъ тали и Б по ихъ подъемѣ и полной заготовности къ ходу, снова поднимаетъ свои вымпела.

А, поднимаетъ отвѣтъ и даетъ ходъ машинѣ.

Сношеніе между обоими судами производится семафорами, для чего сигнальщики должны быть на ближайшихъ другъ къ другу оконечностяхъ обѣихъ судовъ, съ этими флагами.

4) А беря на буксиръ стоящіе на якорѣ—судно Б, должно само стать на якорь, прямо впереди по створу мачтъ Б.

По готовности и закрѣпленіи буксировъ, Б снимается первымъ съ якоря и уже послѣ него снимается А.

При взятіи же Б на буксиръ, для снятія его съ мели, А долженъ стать на якорь на румбъ противный тому, по которому Б сталъ на мель, если глубина это позволяетъ, дабы буксировать его по возможности точно по направленію обратному его постановкѣ на мель.

Затѣмъ выправить по возможности болѣе канату, вытянуть совершенно туго буксиры, чтобы ходомъ машины и подтягиваніемъ, въ тоже время, каната употребить наибольшія усилія для снятія Б съ мели.

5) При продолжительныхъ буксировкахъ для устраненія перетиранія въ клюзахъ пеньковыхъ буксировъ, за неимѣніемъ буксировъ проволочныхъ, полезно имѣть возможность концы таковыхъ буксировъ надставлять цѣпями, соединяя ихъ съ кабельтовыми, желѣзными скобами снаружи клюзовъ.

Подъ пеньковые кабельтовы во всѣхъ клюзахъ и другихъ мѣстахъ, гдѣ они могутъ тереться, должны быть подведены маты и на суднѣ А всегда имѣть въ необходимомъ числѣ серьги, подвѣски, или оттяжки для поддержанія буксировъ

Командующаго Практическою эскадрою Балтійскаго моря Вице-Адмирала Н. В. Копытова.

Мая 29-го дня, 1889 года. № 26.

По подъемѣ, въ 7 часовъ утра флага, предлагаю къ исполненію слѣдующее:

1) Вмѣсто отвѣта показывать число больныхъ въ судовомъ лазаретѣ.

2) По приспущеніи флага показывать число больныхъ въ госпиталѣ, отвѣтомъ на что будетъ поднятіе до мѣста.

3) На приспущенный вторично такимъ же образомъ показать больныхъ при командѣ.

4) По приспущеніи въ третій разъ показать число дюймовъ воды въ трюмѣ.

5) По приспущеніи въ четвертый разъ показывать, на сколько часовъ ходу имѣется запасъ угля.

Іюня 1-го дня, 1889 года. № 30.

Въ дополненіе къ дѣйствующей нынѣ инструкціи для производства практическихъ занятій предлагаю принять слѣдующее:

1) Во время артиллерійскихъ ученій всегда посылать одну или двѣ шлюпки, которыя должны ходить подъ парусами, или практиковаться въ греблѣ, въ разстояніи отъ 1 до 3 кабельтовъ отъ своего корабля. Опредѣлять разстоянія и цѣлиться слѣдуетъ какъ въ шлюпки, своего корабля, такъ и въ шлюпки, ходящія возлѣ другихъ судовъ эскадры, а также и въ эти суда, мѣняя цѣль возможно чаще. Слѣдуетъ также пользоваться возможностью цѣлиться по судамъ, проходящимъ въ виду эскадры. Только въ исключительныхъ случаяхъ можетъ быть допущено прицѣливаніе въ береговую черту или въ горизонтъ.

На шлюпки посылаемыя для опредѣленія до нихъ разстоянія и для прицѣливанія въ нихъ, назначать людей, не состоящихъ по боевой тревогѣ при дѣйствіи артиллеріею.

2) На башенныхъ судахъ во время артиллерійскихъ ученій имѣть башни повернутыми въ такой мѣрѣ, чтобы можно было цѣлиться въ шлюпки, суда и другіе предметы, находящіеся внѣ судна, на которомъ производится ученье.

3) На всѣхъ судахъ каждый разъ, когда съ какого либо судна производится электрическое освѣщеніе, практиковать первыхъ и вторыхъ номеровъ скорострѣльныхъ пушекъ въ отыскиваніи цѣлей и прицѣливаніи въ нихъ орудій, съ глазомѣрнымъ опредѣленіемъ разстоянія до нихъ.

4) На башенныхъ судахъ, когда имѣются пары, практиковать вращеніе башенъ съ прицѣливаніемъ по предметамъ, указаннымъ въ пунктѣ первомъ.

Іюня 5-го дня, 1889 года. № 35.

Для большей практики въ управленіи подъ парусами, шлюпкамъ ввѣренной мнѣ эскадры разрѣшается ходить подъ веслами только въ видѣ исключенія. Шлюпки приходящія на флагманскій корабль по дѣламъ службы, должны держаться около него лежа въ дрейфѣ или лавируя.

Въ случаяхъ же, когда употребленіе парусовъ можетъ составить вредную задержку для исполненія служебнаго порученія должно пользоваться веслами. Ихъ также можно употреблять при маловѣтріи и штилѣ.

Іюля 20-го дня, 1889 года. № 90.

Нахожу нужнымъ окончательно подтвердить правило о непремѣнномъ подниманіи сигналовъ подъ клотикъ на стеньгахъ, допуская подъемъ ихъ на нокахъ лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

На нокахъ же обязательно поднимать какъ сигналы флагами, такъ и эволюціонные шары, при нахожденіи въ той

кильватерной колоннѣ, къ кораблю которой относится дѣлаемый сигналъ.

При этомъ подтверждаю ст. 82 наставленія къ производству дневныхъ сигналовъ о поднимапіи какъ отвѣтнаго вымпела, такъ и сигналовъ, на ближайшей къ Адмиралу мачтѣ или нокѣ.

При ночномъ криптографированіи, въ дополненіе къ приказу моему № 62, мѣнять значенія цифръ для всѣхъ вообще сигналовъ, а не только для трехъ-флажныхъ.

Августа 8-го дня, 1889 года. № 104.

Постоянныя и весьма многорѣчивыя донесенія, часто доходящія до четырехъ страницъ большого листа, командировъ миноносцевъ о чрезвычайной трудности службы на ихъ судахъ, особомъ утомленіи экипажа, не смотря на недавнее присоединеніе къ эскадрѣ и за тѣмъ еще и разныя послѣдующія откомандировки, о частыхъ поломкахъ и неисправностяхъ въ ихъ машинахъ; тогда какъ командиръ миноносца Луга, слѣдовавшаго безпрерывно съ начала кампаніи за флагманскимъ фрегатомъ въ Либаву, Ригу, Моонзундъ и остальные порты, посѣщенные эскадрою, а также и въ продолженіи всѣхъ маневровъ у Свеаборга, взамѣнъ подачи длинныхъ рапортовъ, представилъ мнѣ самое ввѣренное ему судно, тотчасъ послѣ перехода открытымъ моремъ, выдержавшимъ послѣдній штормъ во всей его силѣ и продолжительности, въ полномъ порядкѣ, машину исправною въ дѣйствіе, а экипажъ здоровымъ, бодрымъ и хорошо довольствуемымъ все время свѣжею провизіею, —въ чемъ я имѣлъ случай лично убѣдиться сдѣлавъ на этомъ миноносцѣ переходъ въ Петербургъ и обратно; дѣлаютъ для меня чрезвычайно пріятнымъ долгомъ выразить особую благодарность капитану 2 ранга Васильеву за таковую полную исправность ввѣреннаго ему миноносца.

Прошу командира миноносца Луга передать мою благодарность и помощникамъ его г.г. офицерамъ, а бравой командѣ—мое спасибо.

легко имѣть судно въ исправномъ состояніи, а равно и людей бодрыми и здоровыми при обыденныхъ обстоятельствахъ. Но настоящую заслугу заставляетъ умѣнье и трудъ достигнуть того же при обстоятельствахъ неблагопріятныхъ и тяжелыхъ. Выносливый экипажъ на исправномъ суднѣ несомнѣнно всегда легко исполнитъ все, что отъ нихъ потребуетъ долгъ и присяга.

Августа 16-го дня, 1889 года. № 110.

Для передачи въ морѣ и на якорѣ пакетовъ на малыя суда—миноносцы, миноноски и т. д.,—и обратно, на фрегатѣ «Герцогъ-Эдинбургскій» употребляется обыкновенный орудійный кокоръ, къ которому снизу привязана оттяжка—бросательный конецъ съ грузикомъ. При подходѣ миноносца къ борту, этотъ бросательный конецъ подается прямо внизъ со шлюпки, висящей на боканцахъ, и кокоръ притягивается за него на миноносецъ. Пакеты вкладываются въ кокоръ или вынимаются изъ него, послѣ чего онъ выбирается обратно на фрегатъ за фаликъ, на которомъ былъ вытравленъ.

Объявляю по эскадрѣ объ этомъ способѣ, дающемъ возможность въ сухомъ видѣ передать въ морѣ почту и проч. и на практикѣ оказавшемся удобнымъ, требующимъ лишь, чтобы миноносецъ подошелъ вплотную и во время соразмѣрилъ свою скорость съ ходомъ судна.

Марта 27-го дня, 1890 года. № 1.

При приготовленіи судовъ эскадры къ предстоящему плаванію, предлагаю командирамъ судовъ къ исполненію слѣдующее:

6) На кораблѣ «Петръ Великій» котельныхъ кингстоповъ для наполненія котловъ въ гавани не открывать, ни во время пробы механизмовъ на швартовахъ, ни для дѣйствія ихъ при выходѣ изъ гавани на рейдъ, а также и при съемкѣ съ Кронштадтскаго рейда, въ виду малой его глубины. Напол-

вять же котлы водою съ поверхности помпа■ портоваго барказа.

Жидко-илистый грунтъ служитъ вообще причиною засоренія котловъ даже на судахъ и не столь большаго углубленія, какъ корабль. А потому полезно всѣмъ избѣгать открытія донныхъ кингстоновъ.

Для пробы механизмовъ въ гавани всегда оттягиваться отъ стѣнокъ по возможности на наибольшую смежную глубину.

7) Судамъ, имѣющимъ механическую вентиляцію и паровое отопленіе, тотчасъ по началѣ работъ по вооруженію поспѣшить сборкою вспомогательныхъ механизмовъ и затѣмъ приступить къ механическому провѣтриванію и прогрѣванію судовъ, при постоянномъ полномъ пользованіи обыкновенною вентиляціею посредствомъ виндзейлей и открытія всѣхъ люковъ, полупортиковъ и иллюминаторовъ.

8) Принять мѣры для полнаго устраненія лучеиспусканія теплоты трубами, проводящими паръ къ опрѣснителямъ. Они должны быть покрыты войлокомъ, или какимъ либо жарозадерживающимъ составомъ настолько, чтобы имѣть свою наружную поверхность совершенно холодною.

11) Имѣть на всѣхъ желѣзныхъ судахъ по 10 крючковъ-болтовъ съ лапками, по образцу фрегата «Адмиралъ Спиридовъ» и нѣсколько квадратныхъ футъ обшивочнаго желѣза, для задѣлки пробоинъ.

12) На всѣхъ судахъ эскадры имѣть въ запасѣ трубки для проведенія пара на верхнюю или жилую палубу, для устройства въ этихъ помѣщеніяхъ бани нижнимъ чинамъ, по образцу бани, устроенной въ кампанію 1889 года на клиперѣ «Стрѣлокъ».

14) Принять благовременно мѣры къ устраненію закручиванія сигнальныхъ флаговъ и фаловъ.

Сигнальные фалы гротъ-мачты рангоутныхъ судовъ основать такимъ образомъ, чтобы подъемъ флаговъ шелъ внѣ марса- и брамъ-брасовъ, а та часть фала, посредствомъ которой сигналъ подпимается, шла бы отъ клотика внутри брасовъ.

15) Штуръ-тросы основывать согласно ст. 450 и 460 и примѣчанія къ ст. 783 Морскаго Устава, и озаботиться о средствахъ быстрѣйшаго исправленія въ случаѣ ихъ повожденія, для чего имѣть всегда готовыми запасныя соединительныя звенья или скобы.

17) Испытать подъемъ шлюпокъ на шлюпбалки съ грузомъ, равнымъ вѣсу полнаго числа гребцовъ.

19) Заблаговременно озаботиться, чтобы зонты на паровыхъ катерахъ были непремѣнно складные, какъ въ кампанію 1889 года на клиперѣ «Пластунъ».

20) Въ теченіи предстоящей кампаніи разводку паровъ на паровыхъ шлюпкахъ по возможности производить при посредствѣ пара, проведеннаго въ шлюпочные котлы по трубкамъ изъ судовыхъ котловъ, при чемъ каждый разъ замѣчать время, которое потребуется для изготовленія такимъ способомъ паровыхъ шлюпокъ къ ходу.

30) На всѣхъ судахъ завести почтовыя сумки, съ надписью названія судна, форматомъ не менѣе листа писчей бумаги. Съ этими сумками присылать по требованіямъ на флагманское судно за почтой, и эти же сумки могутъ быть сдаваемы на дежурный катеръ или миноноску при посылкѣ оныхъ на берегъ за почтой.

Мая 28-го дня, 1890 года. № 11.

Въ настоящее время, при приведеніи судовъ въ порядокъ къ предстоящему смотру, прошу судовыхъ командировъ обратить вниманіе между прочимъ и на полную подготовку гребныхъ судовъ какъ къ гонкамъ на веслахъ, такъ и вообще для успѣшнаго ихъ хода на греблѣ. Лейтенантъ Петровъ 6 въ статьѣ «О наивыгоднѣйшемъ способѣ гребли на катерахъ», помѣщенной въ № 2 «Морскаго Сборника» 1890 года, изложилъ этотъ вопросъ весьма обстоятельно и рельефно, а потому несомнѣнно обратилъ полное вниманіе товарищей и сослуживцевъ на простыя средства, могущія однако дать возможность

брать призы и на такихъ гребныхъ судахъ, съ которыми ранѣе этого не достигали.

Позволяю себѣ надѣяться, что офицеры, завѣдующіе шлюпками на Практической эскадрѣ, не только подтвердятъ и на своихъ гребныхъ судахъ, отличные результаты, достигнутые въ Тихомъ океанѣ на 14 весельномъ офицерскомъ катерѣ фрегата «Герцогъ Эдинбургскій», но и разовьютъ далѣе приспособленія и усовершенствованія для возможнаго улучшенія хода шлюпокъ подъ веслами и сформируютъ отличныхъ гребцовъ.

Іюня 12-го дня, 1890 года. № 28.

Для предотвращенія случаевъ возможности печальнаго паденія людей при снятіи траповъ или открытіи люковъ, предлагаю имѣть постоянно прикрѣпленными и на мѣстѣ — на стойкахъ мостиковъ и башенъ, около съемныхъ траповъ, а также и у выходныхъ люковъ, по два спеціально для того приготовленныхъ сезня, которыми, ранѣе снятія траповъ по тревогѣ, для вращенія башенъ и т. п., обязать людей, снимающихъ трапы, завязывать не огражденныя леером или поручнемъ мѣста.

Всѣ открытые люки, отверстія угольныхъ ямъ и т. п. должны быть также всегда соотвѣтственно ограждены тѣми людьми, которые эти люки или крышки снимаютъ.

Іюня 14-го дня, 1890 года. № 29.

Быстрота исполненія командою наиболѣе сложныхъ маневровъ есть одно изъ главныхъ отличій, а также и щегольство военныхъ судовыхъ экипажей.

На кораблѣ всякаго ранга ничто не дѣлается медленно и почти для всякаго исполненія употребляется наименьшее время.

Къ удовлетворенію этимъ капитальнымъ требованіямъ судовой службы направляются всегда наши общія большія ста-

ранія. Поэтому обращаю вниманіе судовыхъ командировъ, чтобы команды ихъ судовъ, при вызовѣ на верхъ для отданія чести, вызывались не ранѣе, какъ за двѣ или три минуты до прохода или прибытія начальника, исключая встрѣчи Высочайшихъ Особъ, что должно быть оставлено безъ измѣненія, дабы не отнимать ихъ время безплодно и избѣгать держать ихъ на солнцѣ, дождѣ, вѣтрѣ или холодѣ, имѣя въ виду, что быстрый выходъ команды во фронтъ есть отличное свидѣтельство внутренняго судового порядка, бдительности вахты и расторопность команды, которая тѣмъ самымъ будетъ показывать, сколь быстро она всегда готова ко всѣмъ авральнымъ работамъ.

Іюня 20-го дня, 1890 года. № 42.

Въ виду вполнѣ удовлетворительнаго устройства бани на судахъ ввѣренной мнѣ эскадры, предполагаю еженедѣльно, когда позволятъ условія плаванія, въ день назначенный, согласно росписанія ежедневныхъ занятій, для разводки паровъ въ маломъ котлѣ, т. е. въ пятницу отъ 5 часовъ 30 минутъ до 7 часовъ 30 минутъ вечера, — устраивать для команды баню; о чемъ заблаговременно эскадра будетъ извѣщаться сигналами.

Командировъ судовъ прошу озаботиться о совершенномъ по возможности непроницаемомъ для наружнаго воздуха, закрытіи палатки для бани брезентами, парусами и т. п., и снабженіи ея въ достаточномъ количествѣ паромъ, такъ чтобы имѣть въ палаткѣ температуру не ниже 30° Р., горячею водою, скамейками, посудою и освѣщеніемъ, а людей — мочалами. Въ каждую судовую баню желательно, чтобы проведены были по два шланга отъ трубокъ парового котла, изъ которыхъ одинъ назначается для наполненія палатки паромъ, а другой для нагрѣванія воды. Помѣщенія для раздѣванія и одѣванія команды, когда ихъ неудобно устраивать въ палубѣ, а необходимо дѣлать подъ особою частью тента, должны

быть также вполнѣ защищены отъ вѣтра и быть достаточно теплыми.

Въ Трапезундѣ воду для мытья употреблять изъ-за борта, а равно и въ другихъ мѣстахъ, гдѣ соленостъ ея будетъ столь же мала, какъ и здѣсь, т. е. вездѣ, гдѣ мыло хорошо мылится. Въ остальныхъ же портахъ съ соленою водою, давать для мытья прѣсную воду, въ количествѣ, которое допустятъ безъ стѣсненія наличные запасы воды. Команды парохода «Ильмень» и миноносцевъ посылаются въ баню тѣхъ судовъ, при отрядахъ коихъ онѣ состоятъ.

Разведенными въ маломъ котлѣ парами слѣдуетъ также каждый разъ пользоваться для вентиляціи судовъ.

Іюля 21-го дня, 1890 года. № 70.

1) Для болѣе удобнаго руководства стрѣльбой, предлагаю командирамъ судовъ имѣть изготовленные судовыми средствами приборы — пеленгаторы слѣдующаго устройства. На гладкой горизонтальной доскѣ провести черту по направленію траверза, и отъ нея рядъ линій, соотвѣтствующихъ предѣльнымъ линіямъ, какъ практическихъ, такъ и полныхъ боевыхъ угловъ обстрѣла большихъ орудій, начиная съ 6-ти дюймовыхъ. Для пеленгованія имѣть перпендикулярно къ плоскости доски подвижную линейку съ діоптрами.

Подобныя доски должны быть укрѣплены по возможности близъ штурвала на такихъ мѣстахъ, съ которыхъ удобно будетъ командиру одновременно пеленговать цѣль, управлять рулемъ и отдавать приказанія въ машину.

Имѣть постоянно предметъ пораженія въ углѣ обстрѣла составляетъ обязанность командира, что особенно важно для башенныхъ судовъ эскадры и чего слѣдуетъ достигать соотвѣтственнымъ направленіемъ, то есть курсомъ судна — посредствомъ руля, дабы упростить и уменьшить передвиженіе орудій при наведеніяхъ. Тогда дѣйствительность стрѣльбы будетъ болѣе обезпечена и успѣшна.

Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря Вице-Адмирала Н. В. Копытова.

ПО ЭСКАДРѢ.

Севастополь, Марта 25-го дня, 1897 года. № 31.

При постановкѣ эскадреннаго минпаго загражденія предлагаю принять нижеслѣдующее:

I. Составъ шлюпокъ и ихъ снабженіе.

1) Всѣ плотики. На каждомъ плотикѣ должно имѣть кромѣ всего собственно минпаго вооруженія еще: большой дрекъ или сегментъ съ дректовымъ въ 3—3½″ длиною въ 150 саж. разбитый марками черезъ 100 футъ, малый дрекъ съ дректовымъ въ 2—2½″ длиною 25 саж. съ деревяннымъ буйкомъ на концѣ. На верху стрѣлъ долженъ быть пристопоренъ небольшой флагштокъ съ флагомъ, изображающимъ судовую флюгарку того судна, которому принадлежитъ плотикъ.

2) Четыре шестерки и два паровыхъ катера. Съ эскадренныхъ броненосцевъ «Синопъ», «Георгій Побѣдоносецъ», «Двѣнадцать Апостоловъ» и «Екатерина II»—по одной шестеркѣ, съ эскадренныхъ броненосцевъ «Чесма», и «Екатерина II» по паровому катеру («птичка»). На шестеркахъ должно имѣть мачту и на ней флагъ съ «Екатерины II-й» и «Георгія Побѣдоносца», красный а «Синопъ» и Двѣнадцать Апостоловъ» флагъ синій изъ шлюпочнаго комплекта, дрекъ и дректовъ въ 2—2½″ длиною 70 саж. и буксиръ въ 2″—длиною 70 саж. разбитый марками черезъ 100 футъ.

3) Паровой катеръ съ эскадреннаго броненосца «Двѣнадцать Апостоловъ» въ распоряженіи флагманскаго минпаго офицера. На катерѣ должно быть: мачта съ 2 фалинами,

шлюпочная сигнальная книжка, комплектъ шлюпочныхъ флаговъ и два сигнальщика. На катерѣ долженъ быть назначенъ по росписанію мичманъ.

Всѣмъ плотикамъ присваиваются позывные паровыхъ катеровъ входящихъ въ составъ плотика, по шлюпочной сигнальной книгѣ.

II. Подготовительныя работы.

1) По сигналу, *«прислать плотики къ адмиралу»* «начинается сборка и погрузка плотиковъ и приготовленіе паровыхъ катеровъ и шестерокъ.

3) Паровой катеръ съ «Екатерины II» беретъ на буксиръ свою шестерку и идетъ къ флагманскому кораблю, взявъ, по пути на буксиръ шестерку съ «Двѣнадцати Апостоловъ». Паровой катеръ съ «Чесмы» беретъ на буксиръ шестерку съ «Георгія Побѣдоносца» и съ «Синопа».

Оба паровые катера идутъ къ флагманскому кораблю, не дожидая готовности плотиковъ и становятся въ строѣ фронта на высотѣ его праваго выстрѣла, причемъ Чесменскій катеръ становится право-фланговымъ.

Послѣ этого шестерки ставятъ свои мачты съ флагами.

3) Паровой катеръ съ «Двѣнадцати Апостоловъ» идетъ къ кораблю «Георгій Побѣдоносецъ» и поступаетъ въ распоряженіе флагманскаго миннаго офицера.

4) Плотики по мѣрѣ готовности идутъ къ флагманскому кораблю и становятся у него за кормой на свои малые дреки въ строѣ фронта въ такомъ порядкѣ, считая съ праваго фланга: «Синопъ», «Георгій Побѣдоносецъ», «Двѣнадцать Апостоловъ», «Екатерина II», «Три Святителя», «Память Меркурія», «Бугъ» и «Дунай».

5) На каждомъ плотикѣ имѣть по шести минъ, если не будетъ особаго распоряженія.

III. Разбивка линій.

Флагманскій минный офицеръ подходитъ на катерѣ къ линіи фронта паровыхъ катеровъ и подымаетъ сигналъ, «Поворотить на право», со спускомъ котораго оба паровые катера даютъ ходъ, поворачиваются на право и вступаютъ въ кильватеръ флагманскому минному офицеру, постепенно увеличиваютъ разстояніе между собой до 300—400 футъ. Подходя къ мѣсту предполагаемой постановки загражденія, паровые катера по сигналу или поворачиваются вдругъ или на право или на лѣво и идутъ въ строѣ фронта. По сигналу уменьшаютъ ходъ, стараясь держаться возможно лучше въ строѣ фронта и затѣмъ по сигналу переднія шестерки отдаютъ свои дреки, а паровые катера или стопорятъ машины или же поддерживаютъ малый ходъ, въ зависимости отъ силы вѣтра и теченія на столько, чтобы шестерки не были снесены со своего мѣста пока ихъ дреки не заберутъ. Послѣ этого катера отдаютъ буксиры и выйдя впередъ линіи держатся тамъ впредь до распоряженія. Когда первыя шестерки станутъ на дреки, то вторыя шестерки сдаются назадъ, если это на теченіи, то по теченію, если же теченія нѣтъ, то табаня веслами вытравливаютъ свой буксиръ на 100, 200, 300 или 400 футъ, смотря по полученному заранѣе приказанію. Когда *вторыя* шестерки сдадутся на указанное разстояніе, то отдаютъ свои дреки.

IV. Постановка загражденія.

Когда разбивка линіи окончена, флагманскій минный офицеръ возвращается къ флагманскому кораблю и доложивъ объ этомъ становится на флангѣ плотиковъ. По спускѣ флага на флагманскомъ кораблѣ, флагманскій минный офицеръ подымаетъ соотвѣтствующій сигналъ, со спускомъ котораго всѣ плотики отдаютъ свои дректовы съ буйками и давъ ходъ поворачиваютъ на 8 R на право или на лѣво и вступивъ въ кильватеръ флагманскому минному офицеру постепенно увеличиваютъ разстояніе до 200 футъ другъ отъ друга.

Подходя къ линіи загражденія по соотвѣтствующему сигналу плотики поворачиваютъ вдругъ на 8 R на право или на лѣво и выравниваются въ строѣ фронта.

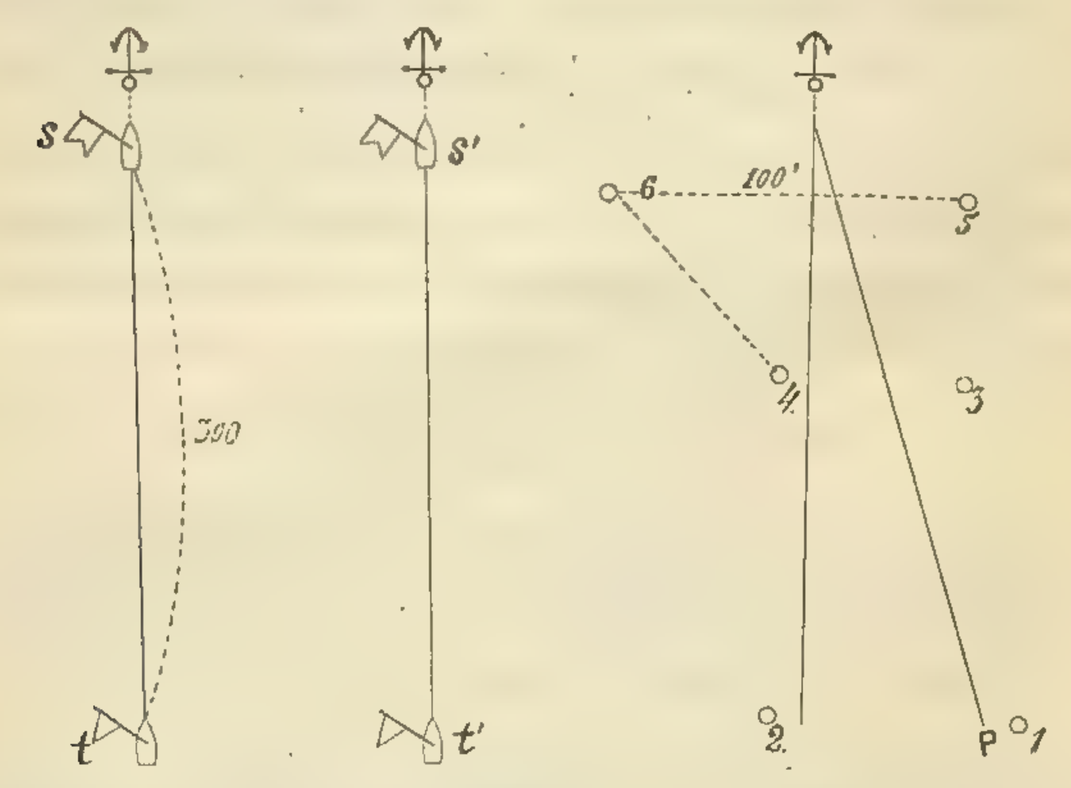
По сигналу уменьшаютъ ходъ и готовятъ большіе дреки или сегменты.

По сигналу отдаютъ дреки и стопорятъ машины, а если есть теченіе, то поддерживаютъ малый ходъ, чтобы только удержать свое мѣсто, пока дрекъ заберетъ. Послѣ этого начинаютъ сдаваться назадъ до тѣхъ поръ, пока не придутъ на линію заднихъ шестерокъ (съ флагомъ синимъ на мачтѣ).

По сигналу начать бой плотики начинаютъ постановку.

Если флагъ «начать бой» будетъ поднятъ сейчасъ же послѣ прекращенія хода (т. е. раньше отдачи дрековъ, то это значитъ, что плотики не будутъ становиться на дреки, а потому со спускомъ сигнала начать бой (что будетъ сдѣлано, когда плотики придутъ на линію заднихъ шестерокъ) начинаютъ ставить свои мины.

Порядокъ постановки каждымъ плотикомъ показанъ на чертежѣ:



Плотикъ P, вытравивъ дректовъ, сдается на линію заднихъ шестерокъ (t и t′) и, положивъ руля подается на 100 ф. вправо и ставитъ мину № 1, затѣмъ, нетрогая дректовь, кла-

детъ руля и подается влѣво на 100 ф. ставить мину № 2. Подбираетъ 100 ф. дректова и положивъ руля отходитъ вправо, ставить мину № 3. Нетрогая дректова подается рулемъ влѣво — ставить мину № 4 и т. д.

Всѣ мины должны помѣститься между двухъ линій шестерокъ, такъ какъ разстояніе между этихъ линій будетъ соотвѣтствовать числу рядовъ минъ и поэтому послѣднія двѣ мины плотика должны стать по линіи переднихъ шестерокъ.

Если постановка будетъ производиться безъ дрековъ, то порядокъ постановки тотъ же, съ тою лишь разницею, что вмѣсто подбиранія дректова плотики должны передвигаться своими машинами.

По окончаніи постановки каждый плотикъ самостоятельно идетъ къ флагманскому кораблю и становится тамъ на свой оставленный дрекъ; при уходѣ съ линіи загражденія отнюдь не пересѣкать ее, а обходить съ ближайшаго къ нему фланга.

Снятіе миннаго загражденія производится въ томъ-же порядкѣ, какъ и постановка, причемъ флагъ начать бой значитъ «начать подъемъ минъ».

Апрѣля 28-дня, 1897 года. № 44.

Для упражненія въ производствѣ рекогносцировокъ мѣстностей, предназначенныхъ для высадки десанта и полученія точныхъ данныхъ о глубинахъ къ нимъ прилегающихъ, предлагаю командирамъ броненосцевъ имѣть готовыми по одной вѣхѣ миннаго загражденія, эскадреннымъ броненосцамъ «Синопъ» и «Чесма», кромѣ того по одному мѣрному линю длиною 150 саж. разбитый черезъ 25 саж.

Съ каждаго судна эскадры въ промѣрѣ назначаются паровой катеръ и шестерка; шлюпки должны быть снабжены ручными лотами, шлюпочными компасами и шлюпочными сигнальными книгами, на шестеркахъ кромѣ того должны быть футштоки.

На паровыхъ катерахъ и шестеркахъ быть по одному офицеру, въ числѣ которыхъ должны быть старшіе штурманскіе офицеры съ секстанами.

Передъ началомъ промѣра къ назначенному часу доставить на эскадренный броненосецъ «Синопъ» вѣхи миннаго загражденія, съ остальныхъ броненосцевъ со своими судовыми флюгарками и съ концами въ 9 саженъ длины.

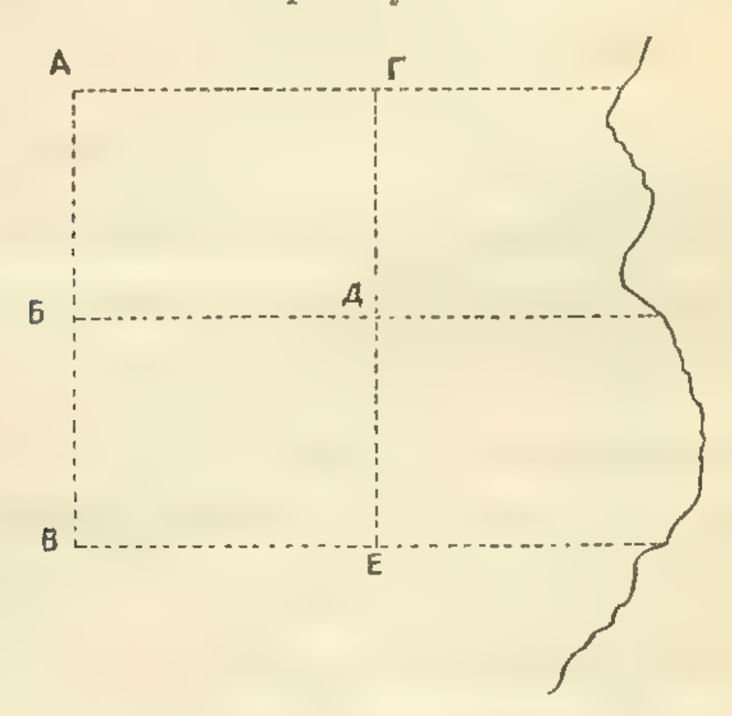
Передъ промѣромъ флагманскому штурману на паровомъ катерѣ съ крейсера 1 ранга «Память Меркурія», съ катерами и шестерками съ броненосцевъ «Синопъ» и «Чесма», отправиться къ мѣсту работъ для разбивки пространства къ промѣру назначеннаго, для чего разставить соотвѣтственные ряды вѣхъ и опредѣлить ихъ мѣста.

По сигналу (сдѣлать промѣръ), назначенныя для того шлюпки собираются къ адмиральскому кораблю и оттуда идутъ къ мѣсту работъ, при чемъ шестерки идутъ на буксирѣ паровыхъ катеровъ.

По окончаніи работы, шлюпки съ броненосцевъ убираютъ свои вѣхи.

Флагманскимъ штурманомъ ставятся вѣхи А Б В для паровыхъ катеровъ, и Г Д Е для шестерокъ и опредѣляются ихъ мѣста.

Къ приказу № 44.



Паровые катера ставятся между вѣхами А и Б шестерки между Г и Д равняются, сохраняя между собою равныя промежутки и, по сигналу съ катера флагманскаго штурмана,

идутъ нормально къ берегу, бросая лоты, записывая глубины и грунтъ; катера доходятъ до линіи шестерокъ Г и Д, а шестерки идутъ пока не приткнутся на отмель, гдѣ и опредѣляютъ свои мѣста секстаномъ по вѣхамъ Г Д Е. Послѣ этого паровые катера выстраиваются между вѣхами Б и В, а шестерки между вѣхами Д и Е по сигналу повторяютъ ту же работу и въ томъ же порядкѣ.

Сдѣлавъ промѣръ по направленію къ берегу, дѣлаютъ промѣръ по линіи ему параллельной: паровые катера между линіями А Б В и Г Д Е, а шестерки между линіею Г Д Е и восточнымъ берегомъ.

Во время промѣра паровымъ катерамъ имѣть самый малый ходъ, равняться между собою, бросая лотъ черезъ 10 гребковъ.

Шлюпкамъ выстраиваться по порядку номеровъ позывныхъ своихъ кораблей.

По окончаніи промѣра офицерамъ представить записки съ показаніемъ опредѣленій своихъ промѣрныхъ линій, глубинъ и грунта флагманскому штурману.

Карту работъ составить флагманскому штурману съ помощью старшихъ штурманскихъ офицеровъ и законченную представить мнѣ.

Мая 11-го дня, 1897 года. № 52.

Во время производства ночныхъ сигналовъ для возможности лучше разобрать ихъ, предписываю командирамъ судовъ эскадры Чернаго моря, на якорѣ закрывать на время производства таковыхъ, Адмиральскіе огни въ рубкахъ и на верхнихъ палубахъ, а на ходу только эти послѣдніе.

Мая 14-го дня, 1897 года. № 57.

Во время пребыванія эскадры въ морѣ, предполагаю произвести маневрированіе отрядами судовъ вмѣстѣ съ артиллерійскимъ ученіемъ по боевой тревогѣ.

Цѣль подобнаго маневрированія — доставить башеннымъ командирамъ и комендорамъ практику въ наводкѣ орудій по дѣйствительно боевымъ цѣлямъ, при быстро измѣняющихся положеніяхъ послѣднихъ и стрѣляющаго судна, а также и дать практику способу управленія отрядами, согласуя въ одно цѣлое дѣйствіе всѣхъ судовъ каждаго отряда.

Башенные, батарейные командиры и артиллерійскіе кондукторы и квартирмейстеры должны контролировать правильность наводки орудій комендорами и записывать, какъ продолжительность заряжанія 12″ орудій, такъ точно и промежутки времени между готовностью 6″ орудій или башни къ выстрѣлу (команда «цѣльсь») и самымъ выстрѣломъ (командою «пли»).

Заряжаніе орудій производить примѣрное, разстояніе должно опредѣляться какъ во время дѣйствительной стрѣльбы.

Наблюденные результаты, какъ продолжительности заряжанія, такъ и скорость ихъ стрѣльбы, представить въ мой Штабъ не позже трехъ дней послѣ маневрированія.

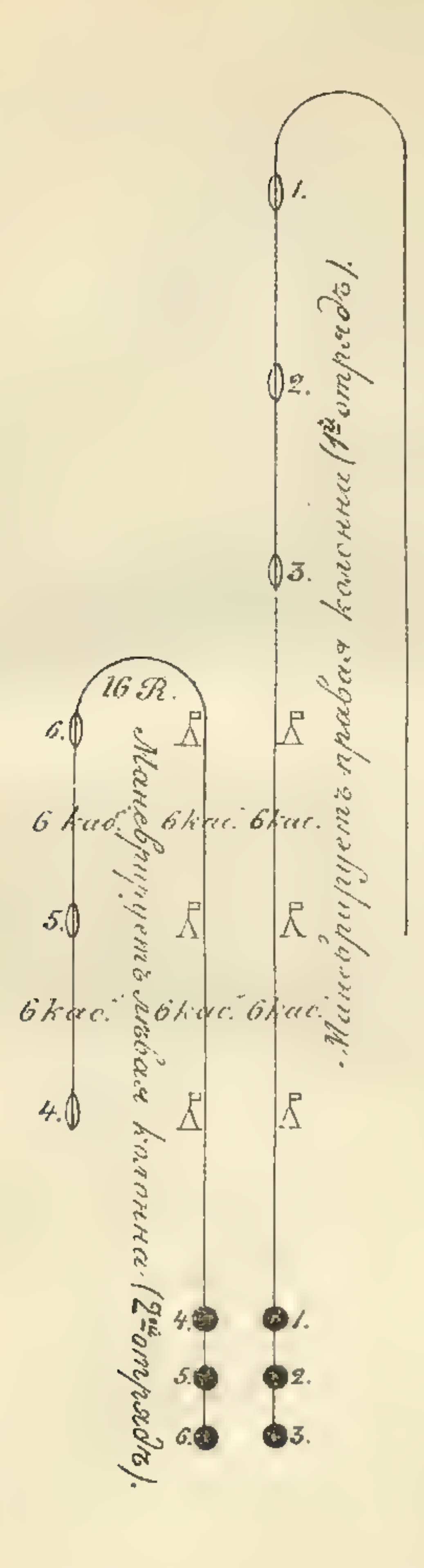
Для обозначенія предѣльныхъ линій, за которыми не должны заходить маневрирующіе отряды, будутъ поставлены въ двѣ линіи пирамидальные щиты.

Для постановки послѣднихъ, эскадра, находясь въ строѣ двухъ кильватерныхъ колоннъ, по сигналу съ броненосца «Синопъ»: *«увеличить разстояніе между судами до 6 каб.»* съ подъемомъ флагомъ «стопъ машина» суда застопорятъ машины и со спускомъ исполнительнаго флага каждое судно (кромѣ минныхъ крейсеровъ) сброситъ по одному пирамидальному щиту. Затѣмъ съ подъемомъ на броненосцѣ «Синопъ» флага «больше ходу», правая колонна, не измѣняя курса, даетъ ходъ впередъ; а суда лѣвой колонны въ тоже время и по тому же сигналу, повернутъ послѣдовательно на 16 каб.

Для болѣе яснаго различія между линіями и щитовъ, щиты судовъ перваго отряда окрасить въ черный цвѣтъ.

Съ подъемомъ боевого флага на броненосцѣ «Синопъ», оба отряда, по сигналамъ своихъ Адмираловъ, начнутъ маневрированія, идя на встрѣчу другъ другу. Маневрированіе должно

Къ приказу № 57.



ТИПО-ЛИТ. М. М.

производиться всегда снаружи щитомъ и ни въ какомъ случаѣ не переходя за линію ихъ.

Кромѣ указаннаго маневрированія отрядами, предлагаю произвести еще слѣдующее маневрированіе: отъ эскадры идущей въ двухъ кильватерныхъ колоннахъ, по сигналу съ броненосца «Синопъ», *«держаться впереди флота»* минные крейсера идутъ по курсу эскадры на разстояніи видимости сигналовъ. Затѣмъ по сигналу съ того же броненосца *«начать атаку»* минные крейсера повернутъ къ эскадрѣ, такимъ образомъ: крейсеръ «Гриденъ»—вдоль правой колонны въ разстояніи 3—4 кабельт., а крейсеръ «Казарскій», въ томъ же разстояніи, вдоль лѣвой колонны.

Съ поворотовъ минныхъ крейсеровъ къ эскадрѣ, суда послѣдней должны быть готовы къ отраженію минной атаки и по мѣрѣ приближенія крейсеровъ, на судахъ должны произвести примѣрное отраженіе атаки, при чемъ записать: сколько и изъ какого рода орудій будетъ сдѣлано выстрѣловъ при тщательномъ прицѣливаніи по крейсерамъ въ продолженіи того времени, въ теченіе котораго крейсера будутъ находиться подъ дѣйствительнымъ огнемъ артиллеріи.

Таблица для записыванія результатовъ наблюденій, согласно вышеупомянутаго приказа.

Съ какого борта.	Калибръ орудій и №№ ихъ по судовому порядку.	Продолжительность заряжанія башни или орудія.	Моментъ готовности орудія или башни къ выстрѣлу «Цѣлься».	Моментъ выстрѣла «Пли».	Разстояніе до противника.	Скорость судна въ узлахъ.
Правый . . .	I и III	6 м. 30 с.	2 ч. 40 м.	2 ч. 42 м.	10 каб.	10 узл.
Тоже . . .	5	1 » 30	— 43	— 44 »	11 »	»

Наблюденія при опредѣленіи минной атаки должны быть записаны по слѣдующей формѣ:

Открыли огонь по минному крейсеру въ	«	» ч.	«	» м.	
Прекратили огонь въ . .	«	» ч.	«	» м.	
Сдѣлано за это время выстрѣловъ изъ	«	» ф.	столько.		
»	«	»	»	»	
»	«	»	»	»	
Наибольшее разстояніе до крейсера во время стрѣльбы.	«	» каб.			
Наименьшее.	«	»	»		

Севастополь. Мая 14-го дня, 1897 года. № 59.

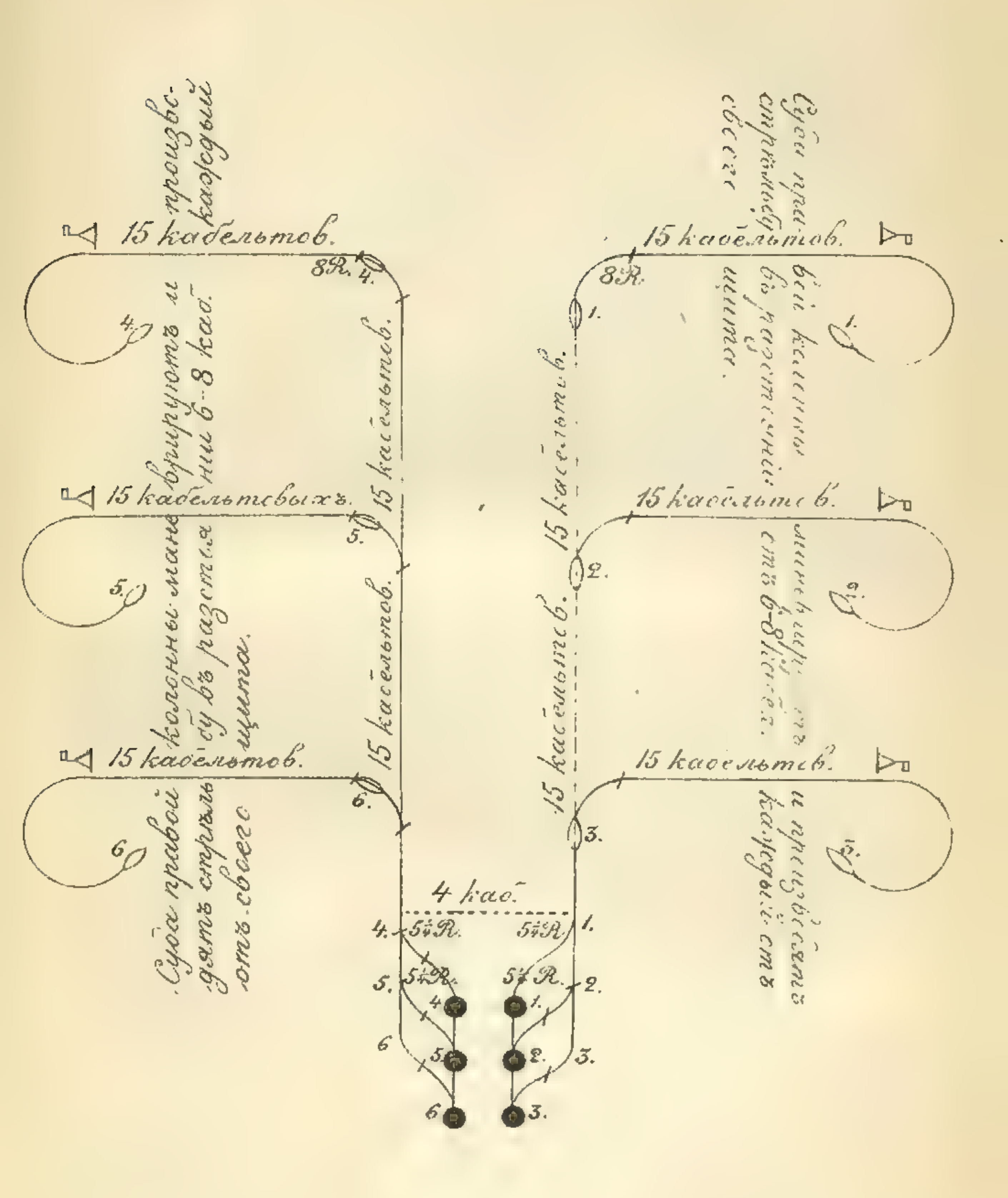
16-го Мая во время пребыванія эскадры въ морѣ, предполагаю произвести первую подготовительную дневную стрѣльбу каждымъ судномъ отдѣльно; ходъ судовъ во время этой стрѣльбы долженъ составлять 80°/₀ того наибольшаго числа оборотовъ, какое можетъ быть дано въ настоящее время.

Чтобы дать возможность приготовиться къ такому ходу, предупрежденіе о производствѣ стрѣльбы сдѣлаю наканунѣ сигналомъ.

Передъ стрѣльбою по сигналу, эскадрѣ увеличить разстояніе между колоннами до 4 каб., суда дѣлаютъ вдругъ координатъ 5¼ R по внѣшнюю сторону строя и идутъ строемъ въ двухъ кильватерныхъ колоннахъ, имѣя разстояніе между колоннами 4 каб., по сигналу, суда эскадры поднявъ исполнительный флагъ, увеличиваютъ между собою разстояніе на 15 каб., по исполненіи послѣдней эволюціи, каждое судно спускаетъ исполнительный флагъ.

Затѣмъ по сигналу «разойтись», суда правой колонны поворачиваютъ всѣ вдругъ вправо на 8 R, а суда лѣвой колонны влѣво на 8 R. Пройдя послѣ этого 15 каб. каждое судно останавливаетъ ходъ, сбрасываетъ пирамидальные щиты и поворачиваетъ обратно внутрь линій щитовъ.

Къ приказу № 59.



ТИПО-ЛИТ. М.М.

Отойдя такимъ образомъ отъ своего щита на разстояніе 6—8 каб. останавливаетъ ходъ и ждетъ подъема боевого флага на флагманскомъ броненосцѣ.

При упражненіи въ стрѣльбѣ пользоваться тѣми штурвалами, которые предназначены для боя; суда обѣихъ колоннъ должны маневрировать такимъ образомъ, чтобы всегда находиться между линіями щитовъ и отнюдь не выходить за линію ихъ.

Дистанція до щитовъ при стрѣльбѣ не должна быть болѣе 8 каб.

При производствѣ 1-й подготовительной стрѣльбы обратить вниманіе на соблюденіе параграфовъ, указанныхъ въ главѣ III, правилъ артиллерійской службы отд. I, № 3 и на опредѣленіе разстоянія и передачу послѣдняго къ орудіямъ.

Подготовительную стрѣльбу предполагаю произвести 16-го Мая въ два пріема: до обѣда—исключительно изъ учебныхъ стволовъ, установленныхъ въ 120 мм. 6″ и 12″ орудіяхъ; при чемъ въ означенной стрѣльбѣ будутъ практиковаться только вторые комендоры, Лейтенанты по желанію, и Мичманы обязательно, расходы на каждаго стрѣляющаго по 2 патрона. Послѣ обѣда будетъ произведена стрѣльба изъ 47 мм. и 37 мм. пушекъ Готчкисса, расходуя на каждую 47 мм. и 37 мм. одноствольную пушку по два практическихъ патрона и на каждую 47 мм. и 37 мм. пятиствольную пушку по пяти практическихъ патроновъ. Съ минныхъ крейсеровъ подготовительная стрѣльба будетъ произведена 16 Мая до обѣда, во время послѣобѣденной стрѣльбы, мѣсто минныхъ крейсеровъ будетъ указано сигналомъ.

Стрѣльбу начать съ подъемомъ боевого флага на броненосцѣ «Синопъ», по окончаніи стрѣльбы каждое судно спускаетъ боевой флагъ, удерживая то мѣсто, въ которомъ они окончили стрѣльбу, до слѣдующаго распоряженія съ флагманскаго броненосца.

При производствѣ стрѣльбы обратить особое вниманіе на правильную, точную и возможно скорую наводку орудій.

Мая 24-го дня, 1897 года. № 67.

Для вполнѣ нагляднаго представленія 1) объ углахъ обстрѣла каждаго отдѣльнаго орудія и всѣхъ орудій вмѣстѣ 2) объ артиллерійской силѣ, какъ относительной, такъ и абсолютной, 3) о числѣ и калибрѣ орудій, дѣйствующихъ въ любомъ направленіи, предлагаю командирамъ эскадренныхъ броненосцевъ къ 1 Іюня построить діаграмму силы обстрѣла орудій ввѣренныхъ имъ судовъ на квадратной деревянной доскѣ, сторона которой равнялась бы двумъ футамъ.

Въ центрѣ діаграммы установить судовыми средствами алидаду съ діоптрами и такую діаграмму установить въ боевой рубкѣ такъ, чтобы ея діаметральная плоскость совпадала съ діаметральною плоскостью судна, съ помощью такой діаграммы, визируя цѣль, легко видѣть, какія орудія могутъ стрѣлять по этой цѣли, и обратно, желая стрѣлять въ цѣль изъ данныхъ орудій, нужно направлять алидаду въ предѣлахъ того угла, въ которомъ эти орудія могутъ стрѣлять и затѣмъ править рулемъ такимъ образомъ, чтобы цѣль пришла на направленіе алидады.

Способъ построенія діаграммы силы обстрѣла указанъ въ Морскомъ Сборникѣ за 1890 г. № 4 и № 11, при чемъ для однообразія въ построеніи діаграммъ принять слѣдующее:

1) Для обозначенія калибра орудій принять слѣдующіе цвѣта:

Для 12″ орудій	. . .	коричневый
» 6″ »	. . .	красный
» 120 м.-м.	. . .	темнозеленый
» 47 м.-м. и 37 м.-м.		черный

2) Цифры или буквы, обозначающія орудія, ставить на траверзѣ и у концовъ діаграммъ.

3) Большіе калибры чертить ближе къ центру.

Одинаковые калибры чертить по порядку №№, помѣщая ближе къ центру орудія съ меньшими номерами.

5) Орудія переводныя считать всѣ направленными на правый бортъ и чертить правую половину діаграммы какъ для

бортовыхъ орудій, но чтобы показать, что эти орудія могутъ дѣйствовать и на лѣвый бортъ, то слѣдуетъ провести радіусы, обозначающіе предѣлы огня и дуги — линіями тѣхъ цвѣтовъ, которые соотвѣтствуютъ калибрамъ орудій, но площадь, заключенную между ними, не закрашивать въ соотвѣтствующіе цвѣта, кромѣ того въ лѣвой половинѣ діаграммы ближе къ центру чертить орудія бортовыя, а затѣмъ одними контурами по порядку калибровъ орудія переводныя.

Построенныя такимъ образомъ діаграммы силы обстрѣла судовыхъ орудій при опредѣленіи, какому изъ числа всѣхъ направленій наибольшей силы обстрѣла, отвѣчаетъ наименьшая поражаемость и укажетъ командиру наивыгоднѣйшій курсовой уголъ.

Командующаго Практической эскадрой Балтійскаго моря Вице-Адмирала Н. И. Казнакова.

Іюня 16-го дня, 1892 года. № 54.

Для всесторонняго ознакомленія офицеровъ съ качествами своихъ кораблей относительно ихъ поворотливости, изощренія глазомѣра и пріученія рулевыхъ, каждый корабль, возвращаясь къ эскадрѣ, не становясь прямо на свое мѣсто по диспозиціи, долженъ описать вокругъ эскадры назначаемую мною каждый разъ линію и затѣмъ уже отдать якорь на своемъ мѣстѣ.

При этомъ маневрированіи предлагаю руководствоваться слѣдующими правилами:

1) Судно, огибающее эскадру, поднимаетъ на гротъ-брамъ-стеньгѣ брандвахтенный флагъ и спускаетъ его по окончаніи маневра съ отдачей якоря.

2) Чертежъ кривой, которую должно описать судно вокругъ эскадры, каждый разъ высылается на него заблаговременно. Если же этого не было сдѣлано, то командиру его предоставляется произвести этотъ маневръ по своему усмотрѣнію съ соблюденіемъ указанныхъ правилъ.

3) Всякій разъ, какъ подходящее къ эскадрѣ судно начинаетъ описывать дугу, всѣ суда стоящія на якорѣ, наблюдаютъ, чтобы гребныя суда ихъ не мѣшали маневру. Это слѣдуетъ наблюдать въ особенности, когда огибающее судно имѣетъ намѣреніе пройти вплотную, а съ другой стороны идетъ шлюпка, которая не замѣчаетъ его, то для предупрежденія несчастія, стоящій на якорѣ корабль поднимаетъ на гафелѣ шаръ или приспускаетъ флагъ до гакаборта.

4) Если огибающее судно намѣрено рѣзать какому либо другому кораблю корму или носъ вплотную, то оно заблаговременно даетъ два длинныхъ свистка.

5) Какъ стоящимъ на якорѣ, такъ и огибающимъ эскадру кораблямъ слѣдуетъ имѣть въ виду сигналъ:

Р—Рѣжу носъ или травите канатъ.

Ч—Рѣжу корму или подтяните канатъ.

6) Для пріобученія офицеровъ и шлюпочныхъ старшинъ править у борта во время хода, огибающимъ эскадру судамъ разрѣшается спускать шлюпку на концѣ, взятомъ съ носа корабля.

7) Огибаніе эскадры дѣлается только отъ 8 часовъ утра до захода солнца, или до раздачи коекъ и производится только на Трапзундскомъ, Ревельскомъ, Либавскомъ и Рижскомъ рейдахъ. На болѣе тѣсныхъ рейдахъ маневръ этотъ не производится.

8) Скорость хода во время этого маневра предоставляется осторожности и ловкости командира огибающаго судна.

Іюня 18-го дня, 1892 года. № 57.

Вслѣдствіе циркуляра Морского Техническаго Комитета, по артиллеріи, отъ 15 Апрѣля 1892 года за № 4, предлагаю г.г. командирамъ судовъ приказать сдѣлать соотвѣтствующія мѣтки на палубѣ мостиковъ, на рубкахъ или поручняхъ и вообще, гдѣ окажется удобнымъ близъ того мѣста, на которомъ будетъ находиться командиръ во время боя, съ цѣлью наглядно опредѣлить въ какомъ направленіи и какое число орудій можетъ дѣйствовать, дабы возможно было правильнѣе маневрировать для наиболѣе полнаго пользованія своею артиллеріею.

Іюня 20-го дня, 1892 года. № 109.

Въ дополненіе къ гонкамъ, которыя будутъ производиться въ Транзундѣ въ послѣдній періодъ плаванія Практической эскадры, 30 Августа, въ день Тезоименитства ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, по примѣру прошлаго года, назначается одна потѣшная гонка, на которую допускаются всѣ роды гребныхъ судовъ безъ

исключенія, съ правомъ употреблять всѣ возможные способы передвиженія.

На состязающихся судахъ разрѣшается музыка, пѣніе, переодѣваніе, пляска и всѣ возможныя представленія, съ однимъ условіемъ—не падать за бортъ.

Два приза въ 15 руб. и въ 10 руб. съ могущими быть добавленіями, назначаются двумъ самымъ веселымъ и оригинальнымъ шлюпкамъ по присужденію г.г. членовъ гоночной коммиссіи.

Начальника Эскадры Атлантическаго океана Вице-Адмирала Н. И. Казнакова.

1893 годъ. № 8.

ИНСТРУКЦІЯ.

Для судовъ эскадры Атлантическаго океана.

Для вполнѣ однообразнаго отправленія службы на судахъ эскадры, предписываю строго слѣдовать объявленнымъ по флоту правиламъ внутренней службы на кораблѣ, съ тѣми измѣненіями въ расписаніи занятій, которыя указаны ниже и вызываются особымъ спеціальнымъ назначеніемъ эскадры.

На этотъ именно особый характеръ назначенія эскадры, считаю нужнымъ обратить вниманіе г.г. командировъ судовъ.

Чизапиская бухта и Нью-Іоркскій рейдъ, будутъ рандеву для судовъ почти всего свѣта.

Это исключительное и крайне рѣдкое сборище, едва-ли когда-либо осуществлявшееся въ такихъ размѣрахъ, должно естественно возбудить въ насъ желаніе показать свой флагъ и свои суда въ такомъ видѣ, чтобы они могли удовлетворить нашему самолюбію. Удовлетвореніе же этого чувства возможно только при общемъ участіи всѣхъ отъ мала до велика и при самомъ внимательномъ отношеніи къ дѣлу всѣхъ и каждаго.

Всякое русское военное судно есть часть Россіи. Удаленіе отъ родины не только не освобождаетъ насъ отъ подчиненія

общимъ отечественнымъ законамъ, но побуждаетъ къ еще болѣе строгому выполненію ихъ.

Взаимное согласіе всегда и во всемъ и любовь и вѣрность родинѣ и родному флагу должны быть постояннымъ нашимъ лозунгомъ.

Высказывая эти мысли и взывая къ чувствамъ г.г. офицеровъ, я увѣренъ, что они подготовятся къ предстоящему намъ соревнованію съ представителями другихъ націй съ должною серьезностью и съ тою любовью къ своему родному флагу, которою они дышатъ съ малолѣтства.

Вахта есть залогъ чести судна, благосостоянія и безопасности служащихъ на немъ, и мало такихъ обязанностей, которыя бы равнялись съ нею въ важности и требовали бы болѣе полнаго, ни чѣмъ неотвлекаемаго вниманія.

Это выкажется особенно ярко на Нью-Іоркскомъ рейдѣ, гдѣ при сильномъ перемѣнномъ теченіи, массѣ судовъ и безостановочномъ, днемъ и ночью движеніи парусныхъ и паровыхъ судовъ, яхтъ и шлюпокъ, потребуется отъ вахтеннаго начальника самая неуклонная бдительность и постоянная готовность ко всѣмъ случайностямъ.

Скорое поданіе помощи всякому судну, къ какой бы націи оно не принадлежало и какъ бы мало ни было, есть обязанность каждаго моряка, которая должнымъ образомъ цѣнится.

Для этого при всякомъ кораблѣ должно быть постоянно въ готовности на шкентелѣ гребное или паровое судно; гребцы котораго должны быть провѣряемы безпрестанно и оставаться постоянно у фокъ-вантъ и на верху, чтобы быть первыми для поданія помощи.

Исправный, щеголеватый видъ судна служитъ лучшею рекомендаціею порядка на немъ. Вахтенный начальникъ, внимательно слѣдящій за этимъ и выбравшій время, чтобы послать подвахтеннаго объѣхать свое судно однажды въ вахту, только докажетъ, что онъ относится къ дѣлу съ должнымъ вниманіемъ.

Каждаго пріѣзжающаго, вахтенный начальникъ, какъ временный хозяинъ судна, встрѣчаетъ у трапа.

*

Пріемъ оффиціальныхъ лицъ дѣлается согласно устава. Пріѣзжающихъ нижнихъ чиновъ встрѣчаетъ вахтенный шкафутный квартирмейстеръ.

Я не сомнѣваюсь, что г.г. офицеры понимаютъ всю важность служебной вѣжливости, при отсутствіи которой на одномъ суднѣ, могутъ пасть справедливыя нареканія на всю эскадру. На время стоянки на Американскихъ рейдахъ, надобно ожидать постоянно массу посѣтителей, а потому для пріема ихъ назначаются: Вторникъ, Среда, Пятница и Воскресенье, отъ 2 до 6 час. вечера, о чемъ г.г. командиры судовъ должны заблаговременно увѣдомлять консуловъ, для объявленія въ газетахъ. Въ эти дни ужинъ командамъ дается по отбытіи посѣтителей.

Шлюпки военнаго судна есть вывѣска порядка на немъ. Не можетъ быть ничего непріятнѣе для морского глаза, какъ шлюпка вяло гребущая. Я положительно требую, чтобы люди на шлюпкахъ, посланныхъ за чѣмъ бы то ни было, даже пустыми, постоянно гребли сильно и весело.

Надѣюсь, что г.г. командиры и офицеры сумѣютъ внушить имъ это и не забудутъ наблюдать за своими шлюпками.

Для того, чтобы подготовиться заранѣе къ предстоящимъ гонкамъ, въ назначенные по расписанію дни, тотчасъ-же по подъемѣ флага, всѣ шлюпки должны ходить вокругъ эскадры подъ веслами, проходя подъ кормою Адмиральскаго корабля.

Если время позволитъ, то слѣдуетъ дѣлать два круга. Порядокъ движенія будетъ указанъ впослѣдствіи.

Слѣдуетъ подготовляться также для гонокъ подъ парусами.

Для избѣжанія частыхъ и напрасныхъ разсылокъ шлюпокъ на берегъ, для сообщенія и надобностей будутъ установлены три срока отправленія шлюпокъ на берегъ и отваливанія ихъ съ берега. Кромѣ этихъ опредѣленныхъ часовъ, сообщенія могутъ дѣлаться не иначе, какъ съ разрѣшенія г.г. командидировъ.

Офицеры, посланные на берегъ со шлюпками ни подъ какимъ видомъ не должны отъ нихъ отдаляться, а гребцы оставлять шлюпокъ.

Подъ банками должна быть постоянно подвѣшена непромокаемая одежда гребцовъ, а если шлюпка идетъ на берегъ передъ спускомъ флага, то и шерстяныя рубашки, которыя надѣвать какъ только зайдетъ солнце.

Въ виду громаднаго движенія пароходовъ, надо обращать особое вниманіе на шлюпки на бакштовахъ, поставивъ себѣ за правило не имѣть ихъ очень длинными.

Наблюдать, чтобы дневальные на шлюпкахъ не зѣвали и немедленно подтягивали бакштовъ, когда въ томъ представится надобность.

Вслѣдъ за спускомъ флага всѣ гребныя суда, въ которыхъ не предвидится надобности, должны быть подняты.

Вообще приведеніе нашихъ судовъ въ должный порядокъ требуетъ отъ гг. офицеровъ несравненно болѣе вниманія, усердія и труда, чѣмъ въ иностранныхъ флотахъ. Не говоря уже про разность національныхъ характеровъ, команды другихъ флотовъ, до поступленія въ военную службу, свыклись уже ранѣе со всѣми обязанностями матроса и ихъ не надобно учить съ азбуки, но за то едва-ли найдется кто-либо лучше русскаго матроса, воспитаннаго въ хорошей школѣ офицерами, любящими свое дѣло.

Въ нашемъ флотѣ, повторяю, отъ офицеровъ требуется гораздо болѣе рвенія и терпѣнія; здѣсь мало познаній и усердія,—нужно еще горячее душевное участіе, любовь къ дѣлу, безъ которыхъ не мыслима морская служба.

Этихъ то чувствъ я и ожидаю отъ своихъ сослуживцевъ.

Начальника отряда судовъ Морскаго Училища Контръ-Адмирала П. Н. Назимова.

Мая 16-го дня, 1889 года. № 26.

пунк. 7.

Необходимо чтобы люди стоящіе на сигналахъ, смотрѣли на того кто имъ отдаетъ приказаніе и чтобы сигналы поднимались и спускались исключая крайней необходимости, по знаку рукою, а не по командѣ голосомъ.

Начальника эскадры Тихаго океана Вице Адмирала П. Н. Назимова 1.

Сентября 22-го дня, 1890 года. № 234.

Во избѣжаніе могущихъ быть поврежденій при столкновеніи шлюпокъ, идущихъ подъ парусами, предлагаю Гг. Командирамъ внушить лицамъ управляющимъ шлюпками, чтобы они сейчасъ-же убирали паруса, какъ только видно будетъ, что столкновеніе неизбѣжно, независимо отъ того, идетъ-ли шлюпка правымъ или лѣвымъ галсомъ.

Февраля 16-го дня, 1891 года. № 18.

Вчера 15-го Февраля я приказалъ четверкѣ съ канонерской лодки поставить парусъ, шлюпкой управлялъ Мичманъ N. N., этотъ маневръ на четверкѣ продолжался десять минутъ, а маневръ состоялъ только въ постановкѣ одной мачты и шприйтоваго фока. Такое медленное исполненіе послѣдовало во первыхъ: отъ неисполненія Морского Устава ст. 287 и 954 и неоднократно отдаваемыхъ мною приказаній пользоваться парусностью, на гребныхъ судахъ; во вторыхъ: отъ непрактичнаго способа закатыванія ростръ въ чахолъ, который шпу-

руется какъ женскій корсетъ, что конечно неудобно въ Морской практикѣ; въ третьихъ отъ совершенно лишней вантины при малой высотѣ мачты; вантину всегда можетъ замѣнить фалъ, вытянутый на вѣтрѣ, въ четвертыхъ: отъ неправильнаго свертыванія фока съ отданнымъ фаломъ, что показало самое дѣло, въ этомъ случаѣ, именно: фока фалъ выложился, надо было доставать крюкомъ, чтобы бугель взять въ руки. Все вмѣстѣ взятое показываетъ, что на лодкѣ «Кореецъ» мало занимаются частнымъ обученіемъ команды, а это влечетъ за собою въ этомъ случаѣ недосмотръ въ исправномъ состояніи вооруженія гребныхъ судовъ, что поставляю на видъ командиру канонерской лодки «Кореецъ».

Командующаго Учебно-Миннымъ отрядомъ Контръ-Адмиралъ П. П. Пилкина 2-го.

Августа 26-го дня, 1883 г. № 153.

Нѣкоторые командиры миноносокъ при управленіи рулемъ, командуютъ: лѣво, больше лѣво и т. д. тоже и относительно право, слѣдовательно командиры не надѣясь на свой глазъ, предоставляютъ соображенію рулевого насколько надо положить руль, а между тѣмъ рулевой незнаетъ соображенія Командира — куда судну надо попасть; перемѣнится привычный рулевой и Командиръ безпомощенъ.

При такомъ командованіи, Командиръ никогда не научится управлять своимъ судномъ и въ узкости, душа будетъ въ лихорадкѣ, именно въ тотъ моментъ когда надо полное самообладаніе! Учиться никогда не поздно, а потому предписываю командовать: 1 ручку, $^1/_4$, $^1/_2$, $^3/_4$ 1 шлагъ и т. д.: до лѣво или право на бортъ!

Тоже самое и относительно машины, командуютъ передній или задній ходъ: больше, еще больше и т. д., между тѣмъ командуя по числу оборотовъ, можно назначить сколько надо имѣть узловъ хода, а потомъ командовать: «впередъ» или «назадъ» — 20, 40, 60 и т. д. оборотовъ до полнаго.

Командующаго Учебнымъ отрядомъ Черноморскаго флота Контръ-Адмирала П. П. Пилкина 2.

Іюля 10-го дня, 1889 года. № 7.

Поднявъ свой флагъ отряднаго на возрождающемся, славномъ по преданіямъ Черноморскомъ флотѣ, я считаю своимъ долгомъ напомнить моимъ сослуживцамъ, что на насъ ляжетъ доля обязанности оберегать добрую славу возрождающагося Черноморскаго флота и довести отрядъ до той боевой готовности, съ каковою наши Черноморскіе предшественники могли стяжать себѣ всемірную неувядаемую славу.

Не забудемъ дорого примѣра и будемъ трудиться какъ они, чтобы юный флотъ окрѣпъ и сталъ прочною опорою Царя и Россіи.

Я глубоко убѣжденъ, что служащіе на ввѣренномъ мнѣ отрядѣ проникнуты исполненіемъ долга службы и пойдутъ по пути славныхъ Черноморскихъ моряковъ.

Іюня 20-го дня, 1889 года. № 27.

Паровыя шлюпки на судахъ во время свѣжихъ вѣтровъ и экстренныхъ перевозокъ, служатъ большимъ облегченіемъ для работъ командъ и слѣдовательно большимъ судовымъ подспорьемъ; между тѣмъ, я не замѣчаю на отрядѣ чтобы въ штилевыя погоды котлы шлюпокъ и ихъ машины отдыхали, почему предлагаю по понедѣльникамъ и средамъ безъ сигнала на шлюпкахъ паровъ не разводить и въ эти дни очищать ихъ котлы и исправлять машины, а въ дни ходовые наблюдать, чтобы паръ въ котлахъ не превышалъ $^{3}/_{4}$ послѣдняго испытаннаго портомъ давленія.

Для сбереженія паровыхъ шлюпокъ предоставляется по усмотрѣнію Командировъ и въ другіе свободные отъ занятій дни, паровъ на нихъ не разводить.

Іюля 11-го дня, 1889 года. № 58.

Вполнѣ морской офицеръ носитъ всегда паруса по силѣ вѣтра, тогда какъ новичекъ боится уменьшить ихъ когда заставляютъ обстоятельства и дѣлаетъ картину очень не красивую, начальникъ шлюпки держится за бортъ ея, паруса обезвѣтрены, шлюпка не идетъ, а дрейфуется и въ концѣ концовъ достигаетъ назначенія подъ веслами; предписываю Командирамъ судовъ и вахтеннымъ начальникамъ слѣдить за своими шлюпками и внушать управляющимъ ими, что кромѣ безцѣльнаго молодечества, эта натянутая храбрость передъ товарищами можетъ обойтиться дорого судну, чему Севастопольскій рейдъ представляетъ много данныхъ.

Командующаго Практическою Эскадрою Чернаго моря Контръ-Адмирала И. М. Дикова.

Августа 1-го дня, 1893 года. № 181.

Объявляю при семъ росписаніе занятій на судахъ эскадры съ 2 до 11 Августа, предлагаю принять къ руководству слѣдующее:

Миноносцы попарно берутъ тралъ Афанасьева съ транспорта «Бугъ» и, раздѣливъ его между собою пополамъ, идутъ къ мѣсту предполагаемаго загражденія, гдѣ ставъ бортъ о бортъ соединяютъ тралъ, поднимаютъ оба флагъ «начать бой» и начинаютъ расходиться вытравливая тралъ на дно. Когда вся средняя часть трала будетъ вытравлена, миноносцы поворачиваютъ и становятся параллельными курсами, бросаетъ каждый по буйку и идутъ по направленію предполагаемаго загражденія. Когда одинъ изъ миноносцевъ почувствуетъ, что тралъ задѣлъ, то поднимаетъ условный сигналъ, (шлюпочный флагъ), бросаетъ буекъ и уменьшаетъ ходъ на столько, чтобы только не ослабѣвало напряженіе трала, второй миноносецъ, увидавъ шлюпочный флагъ, бросаетъ буекъ и продолжаетъ идти прежнимъ ходомъ и курсомъ, пока тоже не почувствуетъ, что тралъ задѣлъ. Тогда поднявъ тоже шлюпочный флагъ, кладетъ понемногу руля и приближается къ 1-му миноносцу, стараясь имѣть все время тралъ вытянутымъ, для чего можно по мѣрѣ надобности подбирать тралъ на миноносецъ, сблизившись и ставъ бортъ о бортъ съ первымъ, передаетъ ему свой конецъ. Послѣ этого миноносецъ, отдавшій тралъ, отходитъ и держится въ сторонѣ. Миноносецъ, принявшій оба конца трала, выравниваетъ ихъ и идетъ на мелководье къ берегу, буксируя за собой мину.

По мѣрѣ приближенія къ берегу онъ по временамъ стопоритъ машину и смотритъ не всплыветъ ли мина. Когда мина всплыветъ, спускаетъ парусиновую шлюпку, (отнюдь не дере-

вяппую), которая подходитъ осторожно къ минѣ, и минеръ вырѣзываетъ проводникъ.

Послѣ чего мина передается на плотикъ, который ее поднимаетъ. Послѣ этого миноносцы повторяютъ тотъ же маневръ между постановленными буйками и, если не окажется тамъ больше минъ, то подвигаются въ сторону отъ буйковъ, и продолжаютъ работу, не снимая буйковъ, такъ какъ они будутъ означать чистый фарватеръ.

Плотики съ судовъ эскадры должны держаться въ сторонѣ миноносцевъ и подходить къ миноносцу буксирующему мину когда онъ поднимаетъ позывные судна, которому принадлежитъ плотикъ.

Буксированіе минъ къ берегу производится миноносцами поочередно.

Вице-Адмирала И. М. Дикова.

Августа 8-го дня, 1894 года. № 98.

Изъ приведенныхъ до сихъ поръ опытовъ сигнализаціи боевыми фонарями выяснилось, что при системѣ сигналопроизводства изложенной въ приказѣ моемъ № 51, бываетъ очень трудно различать длинную вспышку отъ короткой, а въ лунныя ночи послѣднихъ совсѣмъ не видно, вслѣдствіе чего предлагаю на будущее время принять къ руководству, въ видѣ опыта слѣдующее: вызовъ на переговоры производить по прежнему быстрыми вращеніями фонаря, вспышки-же производить не вращеніемъ фонаря, а закрываніемъ и открываніемъ дверецъ, для чего на тѣхъ судахъ, гдѣ такихъ дверецъ не имѣется, сдѣлать ихъ своими средствами, по образцу имѣемой на броненосцѣ «Чесма» парусинной дверцы.

Длинная вспышка: фонарь открыть на 10 секундъ.

Короткая: на 1 — 2 секунды.

Промежутокъ между цифрами 10 секундъ

Августа 17-го дня, 1894 года. № 117.

Предлагаю командирамъ судовъ ввѣренной мнѣ эскадры имѣть всегда на боевыхъ катерахъ запасъ прѣсной воды въ анкеркахъ для питанія котловъ.

Іюля 24-го дня, 1895 года. № 67.

При плаваніи эскадры, власть распорядительная принадлежитъ одному только флагману, командующему эскадрою; власть же исполнительная, т. е. наблюденіе за точнымъ исполненіемъ существующихъ постановленій, равно какъ и распоряженіе Старшаго флагмана, на основаніи ст. 91 Морского Устава, относительно части эскадры, лежитъ на обязанности командующаго этой частью — младшаго флагмана.

Въ виду указанной выше статьи и ст. 195 Морского Устава, предлагаю младшему флагману, командующему 2 отрядомъ эскадры, во всемъ, что касается точнаго исполненія судами 2 отряда правилъ морской службы, распоряженій Старшаго флагмана, эволюцій, сохраненія своего мѣста въ строѣ похода и на якорѣ, по диспозиціи дѣлать распоряженія въ приказахъ по отряду или сигналомъ съ позывными втораго отряда, при соблюденіи въ послѣднемъ случаѣ, въ параг. 31 общихъ положеній о сигналопроизводствѣ, изложенныхъ въ трехъфлажной сигнальной книгѣ, въ томъ смыслѣ, что если во время сигналопроизводства на судахъ 2 отряда, будетъ поднятъ сигналъ на кораблѣ старшаго флагмана, касающійся всей эскадры или 2 отряда, то сигналопроизводство на этомъ послѣднемъ прекращается до окончанія сигнала командующаго эскадрой.

Іюля 30-го дня, 1895 года. № 87.

Предлагаю командирамъ броненосцевъ ввѣренной мнѣ эскадры при всякой постановкѣ на якорь, исключая постановки на якорь во время маневровъ, тотчасъ посылать водолаза для осмотра отданнаго якоря, дабы увѣриться, что штокъ его не сломался и якорь чистъ.

Всѣмъ же командирамъ судовъ, предлагаю къ исполненію непремѣнно вносить въ вахтенный журналъ:

1) Отдали ли якорь при переднемъ или заднемъ ходѣ.

2) Поднятъ ли якорь чистымъ или не чистымъ.

и 3) Сколько времени происходила уборка якоря, отъ момента «сталъ на якорь» до доклада о томъ, что «на мѣстѣ якорь».

Августа 3-го дня, 1895 года. № 96.

Въ дни, назначенные по росписанію для маневрированія, суда эскадры снимаются съ якоря въ 7 часовъ утра, а послѣ обѣда въ 2 часа и идутъ къ щитамъ установленнымъ въ двѣ параллельныя линіи, изъ которыхъ одну линію составятъ щиты выкрашенные въ бѣлый цвѣтъ, а другую въ черный.

Передъ съемкою съ якоря должны быть убраны всѣ гребныя суда, могущія препятствовать наведенію башенныхъ орудій въ цѣль.

Суда маневрируютъ проходя навстрѣчу другъ друга и производятъ артиллерійское ученіе № 18 съ подачею зарядовъ и снарядовъ.

Разстояніе до маневрирующихъ судовъ должно опредѣляться, какъ во время дѣйствительной стрѣльбы.

Правильность наведенія комендорами орудій необходимо строго повѣрять башеннымъ и батарейнымъ командирамъ.

Промежутки времени между готовностью башни или орудія до команды ПЛИ необходимо записывать.

Для того, чтобы доставить возможно большую практику въ наведеніи орудій и управленіи башнями, необходимо при маневрированіи руководствоваться параграф. 74, 75, 76, 77 и 78 правилъ артиллерійской службы отд. 1, № 3.

Для отстраненія возможности столкновенія, маневрирующія суда не должны ни подъ какимъ видомъ заходить внутрь линій щитовъ.

Августа 5-го дня, 1895 года. № 113.

Краски для наружной окраски миноносцевъ составляются изъ $93^1/_4$ золотника олифы, 91 золотникъ цинковыхъ бѣлилъ въ порошкѣ, $4^3/_4$ золотн. сикатива жидкаго, $18^1/_2$ золотн. терпентинной эссенціи (или скипидара), въ $2^1/_4$ золотн., сажи,

охры желтой въ порошкѣ, что составитъ 2 ф. $40^{3}/_{4}$ золотн. краски.

Вслучаѣ нечистоты олифы и бѣлилъ цинковыхъ 2 сорта, полезно прибавлять около 9 золотн. лазури Берлинской, зелени Французской и умбры обыкновенной, уменьшивъ количество сажи соотвѣтственно для достиженія надлежащаго колера.

О чемъ командирамъ миноносцевъ для свѣдѣнія и руководства объявляю.

Мая 23-го дня, 1896 года. № 52.

Для того, чтобы можно было требовать съ нижнихъ чиновъ основательныхъ знаній своихъ обязанностей по расписаніямъ, необходимо, чтобы завѣдывающіе отдѣльными частями гг. офицеры (ближайшіе помощники командира и старшаго офицера, по приведенію судна въ дѣйствительную боевую готовность), подробно усвоили каждый свои обязанности по каждому данному расписанію. Это, въ свою очередь, можетъ быть выполнено при нашемъ вынужденно-кратковременномъ плаваніи лишь въ такомъ случаѣ, если командиры и старшіе офицеры судовъ во время частыхъ ученій будутъ неослабно требовать основательнаго знанія обязанностей не только съ нижнихъ чиновъ, но и съ офицеровъ.

Какъ бы совершенна ни была матеріальная часть боевого вооруженія судовъ, но въ рукахъ малосвѣдущаго и плохо подготовленнаго личнаго состава, боевое значеніе такихъ судовъ сомнительно.

Озабочивая боевой подготовкою судовъ ввѣренной мнѣ эскадры, не только со стороны матеріальной части, но въ значительно большей степени подготовкою личнаго состава, я надѣюсь что гг. офицеры сознательно отнесутся къ ихъ серьезнымъ, налагаемымъ на нихъ нравственнымъ долгомъ, обязанностямъ и окажутъ необходимую и посильную помощь дѣлу при подготовкѣ въ боевомъ отношеніи нижнихъ чиновъ судовъ, на которыхъ они служатъ, вѣдь для этой цѣли и предназначается практическое плаваніе военныхъ флотовъ.

При ограниченномъ числѣ имѣющихся нынѣ на судахъ офицеровъ, когда вѣроятно убыль людей во время боя будетъ весьма затруднительно пополнять, необходимо поручать офицерамъ наиболѣе важныя въ боевомъ отношеніи обязанности, прочія же менѣе отвѣтственныя, приходившіяся прежде на долю младшихъ офицеровъ, возложить на лучшихъ и наиболѣе способныхъ кондукторовъ и квартирмейстеровъ, на соотвѣтствующую подготовку которыхъ, спеціальные офицеры и должны обращать свое вниманіе.

Для того, чтобы убѣдиться въ правильномъ пониманіи и должномъ выполненіи предъявленныхъ мною вышеизложенныхъ требованій, я или младшій флагманъ съ чинами моего Штаба будутъ присутствовать на судахъ эскадры во время, сначала частныхъ, а затѣмъ и общихъ ученій.

Во время этихъ частныхъ смотровъ будетъ обращаться особенное вниманіе на отчетливое и подробное знаніе гг. офицерами ихъ обязанностей.

При разсмотрѣніи боевыхъ росписаній однотипныхъ судовъ эскадры замѣчено, большое разнообразіе въ распредѣленіи обязанностей между офицерами, почему предлагаю гг. старшимъ офицерамъ, по предварительномъ обсужденіи этого вопроса своими командирами, собраться на флагманскій броненосецъ въ Понедѣльникъ 27 сего Мая къ 12 час. дня и совмѣстно съ чинами моего Штаба выработать однообразный типъ обязанностей гг. офицеровъ по судовымъ росписаніямъ и затѣмъ списки офицеровъ съ обозначеніемъ ихъ обязанностей представить мнѣ.

Мая 26-го дня, 1896 года. № 60.

Предписываю на судахъ ввѣренной мнѣ эскадры, во время кампаніи соблюдать слѣдующія мѣры предосторожности по механической части:

1) При погрузкѣ угля и храненія его въ угольныхъ ямахъ строго исполнять правила, изложенныя въ 560 и 562 ст.

Морского Устава и циркуляра Морского Техническаго Комитета отъ 5 Іюня 1896 года за № 230.

2) Во избѣжаніе вреда котловъ отъ сильнаго сотрясенія при стрѣльбѣ изъ большихъ орудій, котлы ненаходящіеся въ дѣйствіи непремѣнно наполнять водою.

3) При якорныхъ стоянкахъ судовъ эскадры, продолжающихся болѣе сутокъ, осматривать гребные винты и о результатахъ осмотра вносить въ вахтенный и машинный журналы.

4) На эскадренныхъ броненосцахъ, имѣющихъ для быстрой разводки пара, на случай пожара котлы Chand Masson'a, вводить эти котлы въ дѣйствіе одинъ разъ въ недѣлю во время пожарной тревоги.

5) Для содержанія въ исправности механизмовъ паровыхъ котловъ, назначать завѣдывающими ими младшихъ инженеръ-механиковъ, подъ общимъ наблюденіемъ старшаго судового механика и представить мнѣ свѣдѣнія о томъ, когда была произведена проба котловъ паровыхъ катеровъ гидравлическимъ давленіемъ и насколько фунтовъ, а также и о величинѣ рабочаго давленія, положеннаго по спецификаціи и опредѣленнаго портомъ на настоящую кампанію, завѣдывающимъ механизмами паровыхъ катеровъ принять къ руководству циркуляръ Морского Техническаго Комитета по механической части отъ 7 Сентября 1889 года за № 14.

Для устраненія вреднаго запаха изъ машинныхъ (люковъ) трюмовъ происходящихъ отъ жирнаго налета, образующагося отъ масла и сала, попадающихъ изъ машинъ, слѣдуетъ производить, по мѣрѣ надобности промывку трюмовъ горячимъ растворомъ соды, для обмыливанія жира, послѣ чего тщательно очищать и вслѣдъ за очисткой наливать дезинфектирующую жидкость.

Мая 26-го дня, 1896 года. № 68.

Въ добавленіе инструкціи 73 для управленія паровыми машинами и котлами, и для ухода за ними, приложенной при приказѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 26 Февраля 1877 года № 25 и объявленной мною по эскадрѣ, пред-

лагаю командирамъ судовъ вмѣнить старшимъ судовымъ механикамъ ввѣренныхъ имъ судовъ въ обязанность слѣдующее: вальцованныя цинковыя плиты, подвѣшенныя внутри паровыхъ котловъ, какъ предохраняющіе желѣзо отъ ржавчины, возобновлять, какъ только при изслѣдованіи окажется, что большая часть ихъ поверхности разрушена до одной четверти первоначальнаго объема, а также чаще наблюдать, чтобы цинковыя плиты, въ мѣстахъ подвѣшиванія находились въ металлическомъ соединеніи съ желѣзными частями котловъ.

Мая 26-го дня, 1896 года. № 71.

Мною замѣчено, что на эскадренныхъ броненосцахъ отработанный паръ отъ вспомогательныхъ механизмовъ выпускается въ атмосферу черезъ трубы выпускного пара, въ виду не экономичности этого по случаю траты угля и прѣсной воды, предлагаю командирамъ броненосцевъ вмѣнить въ непремѣнную обязанность старшимъ судовымъ механикамъ упомянутый паръ охлаждать въ вспомогательныхъ холодильникахъ, а полученную опрѣсненную воду употреблять на питаніе работающихъ вспомогательныхъ или главныхъ котловъ. Если въ выполненіи настоящаго приказа встрѣтится препятствіе за недостаткомъ соотвѣтствующихъ трубъ, и т. д., то немедленно представить ихъ количество, вѣсъ и размѣръ, для составленія смѣты, а равно чертежи расположенія оныхъ.

Іюля 6-го дня, 1896 года. № 98.

Въ виду сильнаго повышенія температуры въ угольныхъ ямахъ съ курнымъ углемъ, а также вслѣдствіе ранѣе отданнаго личнаго приказанія главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, предписываю командирамъ судовъ ввѣренной мнѣ эскадры, приказать старшимъ судовымъ механикамъ кораблей разъ, когда температура въ угольныхъ ямахъ выше температуры наружнаго воздуха посылать въ каждую изъ ямъ по 2 человѣка кочегаровъ разгребать верхніе

слои угля и продолжать это разгребаніе до тѣхъ поръ, пока температура не понизится или не сравняется съ температурою наружнаго воздуха. Одновременно съ этимъ необходимо открывать дверцы угольныхъ ямъ и частью отсыпать уголь въ кочегарную и отсыпанный по мѣрѣ надобности употреблять для вспомогательныхъ котловъ.

Іюля 23-го дня, 1896 года. № 135.

Мною замѣчено, что послѣ предварительнаго сигнала *слушайте всѣ* не прекращается движеніе нижнихъ чиновъ въ палубахъ, а слѣдующая за тѣмъ команда *малая водяная тревога* или *полная водяная тревога* передается только въ носовые люки верхней палубы.

Предлагаю командирамъ судовъ требовать, чтобы послѣ сигнала *слушайте всѣ*, прекращалось всякое дѣйствіе и движеніе (кромѣ рулевыхъ и машины) и всѣ судовые чины должны оставаться въ томъ положеніи, въ какомъ засталъ ихъ этотъ сигналъ, только подобное исполненіе упомянутаго сигнала можетъ обезпечить полную тишину, такъ необходимую для передачи послѣдующихъ командъ голосомъ.

Подача-же самой команды, полная водяная тревога, или какой либо другой, должна производиться вахтеннымъ боцманомъ или вахтенными квартирмейстерами черезъ всѣ люки верхней палубы, послѣ чего та же команда должна повторяться палубными старшинами, ихъ помощниками, вахтеннымъ артиллерійскимъ квартирмейстеромъ, дежурными по батареямъ и башнямъ комендорами, вахтенными машинными и кочегарными квартирмейстерами и вахтенными машинистами и кочегарами.

Лишь при такомъ способѣ передачи можно быть увѣреннымъ, что сигналъ, сдѣланный рожкомъ или по командѣ, дойдетъ до тѣхъ, до кого онъ долженъ непосредственно относиться.

Исполнительный сигналъ слѣдуетъ дѣлать не ранѣе того, какъ окончится передача команды по всѣмъ палубамъ.

Ноября 24-го дня, 1896 года. № 402.

Въ дни когда температура наружнаго воздуха будетъ ниже минуса 4° R, предлагаю командирамъ эскадренныхъ броненосцевъ сдѣлать распоряженіе о производствѣ наблюденія надъ температурою въ помѣщеніи носовыхъ башенъ при дѣйствіи въ нихъ парового отопленія, при слѣдующемъ условіи. Сначала, имѣя башни закрытыми чехлами или щитами измѣрить температуру воздуха передней части башенъ и въ особенности въ тѣхъ мѣстахъ расположенія гидравлическихъ трубъ, гдѣ онѣ при открытыхъ башняхъ, будутъ болѣе подвержены дѣйствію холоднаго наружнаго воздуха; затѣмъ башни открыть снявъ чехлы и убравъ щиты наблюдать черезъ сколько времени температура въ тѣхъ же мѣстахъ башенъ понизится до одного градуса реомюра, послѣ чего снова закрыть башни и замѣтить какая температура въ тѣхъ же мѣстахъ будетъ черезъ полчаса послѣ того.

Во все время наблюденій, при открытыхъ башняхъ и вообще во время морозовъ въ предупрежденіе замерзанія воды въ частяхъ установокъ имѣть тщательный надзоръ за охлажденіемъ трубъ, больше другихъ подверженныхъ дѣйствію холоднаго воздуха.

Результаты наблюденій представлять въ мой штабъ къ 1 и 15 числу Декабря и Января мѣсяца.

Начальника эскадры въ Тихомъ океанѣ Вице-Адмирала С. П. Тыртова 2.

Сентября 9-го дня, 1893 года. № 139.

Статья 1045 Морского Устава, обязываетъ салютовать флагману при отходѣ его съ рейда въ море; нѣкоторые же командиры начинаютъ салютъ при поднятіи флагманомъ только якоря; такимъ образомъ случается, что послѣ произведеннаго салюта, флагманъ остается еще иногда для разворачиванія болѣе получаса на рейдѣ, а при измѣнившихся обстоятельствахъ можетъ и совсѣмъ не уйдти въ море.

Предлагаю командирамъ судовъ ввѣренной мнѣ эскадры точно руководствоваться смысломъ означенной статьи.

Начальника соединенныхъ эскадръ въ Тихомъ океанѣ.

Марта 15-го дня, 1894 года. № 35.

Въ § 18 общихъ положеній о сигналопроизводствѣ на военныхъ корабляхъ, не говорится, чтобы военные корабли, уходя съ рейда подымали свои позывные. И я нахожу, что дѣйствительно нѣтъ никакой надобности въ подъемѣ позывныхъ. Адмиралъ отлично знаетъ, кто уходитъ съ рейда съ его же разрѣшенія.

Повидимому порядокъ поднятія позывныхъ при уходѣ съ рейда началъ практиковаться для удобнаго исполненія § 1046 Морского устава, тогда не слѣдовало бы ихъ поднимать въ моментъ поднятія якоря, когда корабль еще находится внутри рейда и даже не взялъ настоящаго направленія къ выходу. Находя эту послѣднюю причину поднятія вымпеловъ также совершенно неосновательною, предлагаю командирамъ судовъ ввѣренной мнѣ эскадры при уходѣ ихъ съ рейда позывныхъ не поднимать.

Если адмиралъ при этомъ не желаетъ принять салютъ, то

вмѣстѣ съ приказаніемъ или разрѣшеніемъ сняться съ якоря будетъ подниматься сигналъ и не салютовать, въ противномъ же случаѣ, корабль снявшись съ якоря при выходѣ съ рейда (§ 1046) салютуетъ флагману. Тоже самое и при уходѣ флагмана съ рейда, остающійся корабль не подымаетъ своихъ позывныхъ и руководствуется приказомъ моимъ отъ 9-го сентября 1893 года за № 139.

Апрѣля 25-го дня, 1895 года.

При настоящихъ обстоятельствахъ объявленіе войны можетъ послѣдовать во всякую минуту, а потому суда ввѣренныхъ мнѣ эскадръ должны быть въ полной боевой готовности. Условія плаваній въ мирное время по необходимости вводятъ на судахъ обычаи, которые при наступившей войнѣ приходится измѣнить, посему предоставляя каждому изъ командировъ принять мѣры къ тому, чтобы его корабль могъ проявить въ дѣлѣ наибольшую силу, я, вмѣстѣ съ тѣмъ считаю полезнымъ напомнить о нѣкоторыхъ мѣропріятіяхъ для ихъ исполненія.

Кромѣ изложеннаго ниже есть еще многое другое и каждый изъ офицеровъ долженъ теперь же подумать о всякихъ другихъ случайностяхъ въ кругу его дѣятельности и подготовить все необходимое, чтобы умѣло встрѣтить и устранить всякое затрудненіе.

1) Прошу Командировъ судовъ Соединенныхъ эскадръ теперь же окрасить все въ свѣтло-сѣрый цвѣтъ, какъ корпусъ, такъ рангоутъ и трубы. Сдѣлать это можно покрывъ однимъ слоемъ бѣлой краски; хотя при этомъ черный цвѣтъ и не вполнѣ закроется, но это не имѣетъ значенія, такъ какъ все дѣло тутъ не въ щегольствѣ, а въ уменьшеніи видимости судовъ ночью, и въ затрудненіи наводки непріятельскихъ орудій днемъ.

2) Надо позаботиться объ усиленіи прикрытія, гдѣ таковое возможно.

а) Коффердамы у кого такія есть, кругомъ машинныхъ и котельныхъ люковъ заполнить чѣмъ возможно, имѣя въ виду,

что въ коффердамы кругомъ котельныхъ люковъ нельзя класть ничего горючаго.

б) Койки, гдѣ это практически окажется удобнымъ, примѣнить къ прикрытію людей на мостикахъ и марсахъ.

3) Для того, чтобы въ машину не падали осколки отъ свѣтлыхъ люковъ и стеколъ, а также обломки дерева и другіе предметы, рамы свѣтлыхъ люковъ слѣдуетъ отвернуть и убрать въ сторону.

Кромѣ того надо сдѣлать спеціальныя тросовыя сѣтки, которыя и растянуть внизу подъ машинами.

4) Частые пожары во время сраженія при р. Ялу заставляютъ подумать о средствахъ къ ихъ тушенію. На нашихъ судахъ принято дѣлать пожарныя трубы и еслибъ въ этихъ трубахъ по тревогѣ можно бы было постоянно держать напоръ воды, то оставалось бы лишь въ отдѣленіи, гдѣ произошелъ пожаръ взять шлангъ, отвернуть кранъ отъ пожарной трубы и такимъ образомъ получить струю воды для тушенія возгорѣвшихся мѣстъ. Нѣтъ ничего легче, какъ потушить пожаръ въ самомъ началѣ и если есть въ трубѣ напоръ, то люди ближайшіе къ возгорѣвшемуся мѣсту легко справятся съ этимъ дѣломъ. Но если предварительно приходится бѣжать на мостикъ, чтобы оттуда отдать приказаніе въ машину, чтобы пустить напоръ воды въ трубу, то произойдетъ большая потеря времени, отдѣленія наполнятся дымомъ, а можетъ быть и огнемъ, и тогда уже не останется другого средства, какъ заперевъ всѣ двери, ставни и проч., разобщить пробитое отдѣленіе отъ остальной части судна.

Если пожарная труба не приспособлена быть все время подъ давленіемъ, то можно это достигнуть нѣкоторыми мѣропріятіями. Какъ на одно изъ таковыхъ можно указать на проводку одного изъ шланговъ вверхъ до $1/2$ высоты мачты и оттуда за бортъ, такъ чтобы по тревогѣ пожарная помпа все время качала нѣсколько воды въ этотъ шлангъ и поддерживала тотъ напоръ, который соотвѣтствуетъ высотѣ поднятія шланговъ.

Если для контролированія воды при пожарной помпѣ нѣтъ

манометра, то можно отчасти судить о напорѣ воды по силѣ, съ которой она бьетъ у пробныхъ кранчиковъ у помпы.

Во всѣхъ отдѣленіяхъ, гдѣ возможно возгораніе, должны быть поставлены ведра и кадки съ водой, а также швабры и спирки. Имѣемыя на судахъ для мытья бѣлья кадки, могутъ пригодиться для этой цѣли съ большой пользой. Людямъ повсюду должно быть внушено, что они должны тушить возгорѣніе при самомъ началѣ.

Нѣкоторыя изъ каютъ принято держать запертыми. По тревогѣ всѣ каюты безъ исключенія должны быть отпертыми, а двери вполнѣ открытыми, дабы назначенные люди все время могли бы наблюдать нѣтъ ли гдѣ нибудь возгоранія и своевременно тушить его.

5) Для временной задѣлки надводныхъ пробоинъ полезно имѣть на судахъ необходимый матеріалъ, какъ-то доски, брусья и проч. въ достаточномъ количествѣ.

Также полезно заготовить длинные $^{7}/_{8}$ дюйм. болты съ гайками для прижиманія положенныхъ снаружи досокъ къ брусьямъ, которые будутъ поставлены внутри борта. Болты эти полезно имѣть длиною около 18 дюймовъ, изъ коихъ дюймовъ 6 имѣть нарѣзанными.

6) Если на суднѣ имѣется нѣсколько пластырей, то одинъ изъ нихъ полезно подвѣсить подъ шлюпку матомъ внаружу. Для подведенія этого пластыря шлюпку надо спустить и подведя къ пробоинѣ, принять верхніе и нижніе шкоты распустивъ своевременно пластырь.

Этотъ способъ даетъ удобства для помощи другому утопающему судну.

Для подведенія пластыря, не прибѣгая къ помощи шлюпки полезно имѣть во время боя заведенными на нижніе реи нокъ-горденя.

Для закрыванія большихъ пробоинъ рейковый пластырь удобнѣе простого, ибо при немъ въ первый моментъ подведеніе концовъ подъ киль не требуется.

7) Непроницаемыя переборки и главныя и второстепенныя необходимо осмотрѣть самымъ тщательнымъ образомъ отъ низу до верху и если окажется въ какомъ нибудь мѣстѣ хотя бы

и выше ватеръ-линіи отверстіе для проводки проводниковъ или для какихъ нибудь другихъ цѣлей, то его надо плотно забить деревянной пробкой, черезъ которую и проходилъ бы проводникъ. Отъ дѣйствія воды пробка разбухнетъ и отверстіе сдѣлается вполнѣ непроницаемымъ.

Въ мѣстахъ, гдѣ проходятъ паровыя трубы черезъ непроницаемыя переборки обыкновенно ставятся сальники. Надо пересмотрѣть и возобновить набивку этихъ сальниковъ.

8) Есть много отдѣленій, ниже ватеръ-линіи, въ которыя нѣтъ надобности ходить во время боя. Люки и двери ведущія въ эти отдѣленія, слѣдуетъ по тревогѣ и даже во всякое время вообще имѣть закрытыми, и если нѣтъ приспособленія для измѣренія воды въ этихъ отдѣленіяхъ, то можно просверлить въ крышкахъ люковъ 1″ отверстія, закрываемыя простыми деревянными пробками.

Посылаемый съ вахты офицеръ для осмотра огней долженъ убѣдиться, что люки и двери, которыя приказано держать закрытыми, дѣйствительно были бы закрыты и должнымъ образомъ задраены.

9) Слѣдуетъ осмотрѣть таранныя переборки. Суда, у которыхъ подводная броневая палуба доходитъ до самаго форъштевня, имѣютъ тотъ недостатокъ, что въ таранной переборкѣ подъ броневой палубой есть одна или двѣ горловины и такъ какъ, по обыкновенію въ эти отдѣленія кладутъ или голики или другіе предметы, то горловины остаются открытыми, что и было причиною, вслѣдствіе которой «Camperdown» при столкновеніи съ «Victoria» едва не пошелъ ко дну.

Нѣтъ большаго грѣха, если въ таранномъ отдѣленіи будетъ что нибудь храниться; но тамъ, ни въ какомъ случаѣ, нельзя держать расходныя вещи, а потому слѣдуетъ установить правило, чтобы горловины идущія въ таранныя отдѣленія открывали, не иначе какъ съ разрѣшенія командира, съ обозначеніемъ каждый разъ насколько времени дается разрѣшеніе оставить горловину открытой.

10) Слѣдуетъ установить правило, чтобы всегда въ бою и по ночамъ непроницаемыя двери въ переборкахъ, раздѣляющихъ машинныя и кочегарныя отдѣленія правыхъ отъ лѣвыхъ,

а также машинныя отдѣленія отъ кормовыхъ кочегарныхъ, а послѣднія отъ носовыхъ кочегарныхъ, были закрыты.

Если нѣтъ переговорныхъ трубъ для передачи приказаній изъ машины въ кочегарныя, то слѣдуетъ въ переборкахъ высверлить по 3 отверстія, такъ, чтобы въ нижнюю дыру можно было говорить, а въ верхнія двѣ — смотрѣть. Отверстія эти слѣдуетъ сдѣлать по прилагаемому шаблону и съ обѣихъ сторонъ переборки: подлѣ нихъ должны висѣть деревянныя пробки для затыканія отверстія.

Изъ каждаго машиннаго и кочегарнаго отдѣленія должны быть сдѣланы самостоятельные выходы кверху, но въ прибавокъ къ существующимъ трапамъ полезно изъ машинныхъ люковъ и другихъ мѣстъ по удобству повѣсить нѣсколько штормъ-траповъ, которые служили бы для болѣе свободнаго выхода людей изъ пробитаго отдѣленія кверху. Можетъ оказаться, что вслѣдствіе закрыванія дверей изъ машины въ кочегарню, въ машинѣ будетъ на ходу очень жарко. Въ такомъ случаѣ слѣдуетъ путемъ виндзелей или, вообще, посредствомъ обвѣсовъ сшитыхъ на маперъ дымселей, усилить вентиляцію машиннаго отдѣленія, но держать въ бою двери изъ машины въ кочегарную открытыми не разрѣшается.

11) У пріемныхъ отверстій магистральной трубы и общей осушительной, равно какъ у пріемныхъ трубъ отъ циркуляціонныхъ помпъ должны непремѣнно быть сѣтки. Нѣкоторые почему то думаютъ, что у пріемныхъ трубъ циркуляціонныхъ помпъ не нужно дѣлать сѣтокъ, и на многихъ судахъ не поставлены.

Надо, непремѣнно, поставить сѣтки, гдѣ ихъ нѣтъ, и такимъ образомъ, чтобы пріемное отверстіе было со всѣхъ сторонъ загорожено сѣткой, дабы въ трубу не могла попасть ни жвачка, ни щепка и никакое другое постороннее вещество.

Также случается иногда, что нѣтъ сѣтокъ у концевыхъ клапановъ магистральной трубы.

12) Иногда случается, что въ шхиперскихъ и другихъ сходныхъ съ нимъ отдѣленіяхъ, пріемный клапанъ магистральной трубы помѣщается подъ деревянной настилкой, въ которой нѣтъ отверстій для протока воды. Это поведетъ къ тому, что

вода изъ отдѣленій не будетъ имѣть доступа къ магистральной трубѣ, и слѣдовательно выкачиваніе воды въ большомъ количествѣ сдѣлается невозможнымъ. Люкъ для спуска не можетъ служить для этой цѣли ибо онъ всегда закрытъ, а давленіемъ воды его еще болѣе прижметъ.

Необходимо во всѣхъ такихъ отдѣленіяхъ въ сторонѣ сдѣлать такое число отверстій, чтобы площадь ихъ вдвое превышала сѣченіе магистральной трубы.

Также, бываетъ, что клапана для выпуска воды изъ угольныхъ ямъ помѣщаются подъ деревянными настилками, а потому, естественно, вода въ нихъ не пойдетъ. Чтобы дать доступъ водѣ, но не допустить уголь, полезно въ настилкахъ у переборокъ сдѣлать отверстія, прикрывъ ихъ коробками, у коихъ стороны сдѣланы на подобіе жалюзи. Это можно исполнить по мѣрѣ того, какъ ямы будутъ опоражниваться.

13) На нѣкоторыхъ судахъ непроницаемыя переборки доходятъ лишь до первой отъ ватерлиніи палубы. Изъ этой послѣдней сдѣланы шпигаты для стока воды за бортъ. Можетъ случиться, что вслѣдствіе наполненія одного изъ отдѣленій, и въ особенности вслѣдствіе крена, палуба уйдетъ въ воду, и тогда черезъ шпигаты начнетъ выступать вода. Нѣкоторые изъ шпигатовъ снабжены герметическими крышками, которыя въ бою надо держать закрытыми, если въ батарею не поддаетъ.

Тамъ гдѣ крышекъ нѣтъ, слѣдуетъ приспособить деревянныя крышки на резинѣ или на матѣ такого устройства, чтобы ихъ можно было посредствомъ распорокъ нажать для достиженія хотя нѣкоторой герметичности и для допущенія воды изъ-за борта на палубу.

14) На многихъ судахъ сдѣланы приспособленія для напусканія воды въ корридоры съ цѣлью устранить кренъ, въ случаѣ таковой получится. Необходимо теперь же опробовать это приспособленіе, чтобы убѣдиться, что оно дѣйствуетъ хорошо. Трубы, проведенныя съ этою цѣлью, вообще имѣютъ недостаточный діаметръ и кромѣ того часто случается, что вода по нимъ идетъ очень тихо, вслѣдствіе выступанія сурика въ мѣстахъ соединенія фланцевъ. Сурикъ обсыхаетъ и представляетъ

большое препятствіе теченію воды. Если это такъ, то другого средства нѣтъ, какъ переставить трубы.

15) По объявленіи войны, слѣдуетъ все, что возможно сдѣлать заблаговременно и держать въ готовности по боевому: a) орудія держать заряженными, а станки придвинутыми къ борту; тамъ, гдѣ вслѣдствіе этого бортъ не можетъ быть закрытъ, сдѣлать парусинные обвѣсы, которые и завязывать, чтобы въ батарею не дуло. О держаніи орудій заряженными или незаряженными, будетъ дѣлаться сигналъ по эскадрѣ. Допускается при разрядкѣ орудія, снарядъ, даже разрывной, оставлять въ каналѣ, а если орудіе крѣпится подъ большимъ угломъ возвышенія, то между снарядомъ и замкомъ вставлять деревянную упорку, чтобы снарядъ не скатился. Мелкія скорострѣльныя орудія имѣть заряженными лишь ночью. b) заряды для первыхъ выстрѣловъ и патроны держать у орудій, какъ то установлено Морскимъ Техническимъ Комитетомъ. c) Раздать людямъ, имѣющимъ ружья и револьверы, патроны въ такомъ количествѣ, чтобы сумки были полныя и въ такомъ видѣ сохранились бы на своихъ мѣстахъ. d) Лядунки имѣть вполнѣ заполненныя трубками и чтобъ не было задержки, при каждомъ орудіи имѣть по коробкѣ съ трубками наготовѣ. e) Также имѣть при орудіяхъ должный запасъ боевыхъ винтовъ. f) Мины Уайтхеда имѣть накаченныя воздухомъ и по возможности держать ихъ вставленными въ свои аппараты. h) Поручни на балконахъ, мѣшающіе стрѣльбѣ держать разобранными. i) Передъ боемъ должны быть задраены всѣ порта и иллюминаторы, въ которыхъ нѣтъ надобности во время сраженія. k) Передъ боемъ или по тревогѣ слѣдуетъ изъ карцеровъ выпустить арестованныхъ. l) Передъ боемъ подымать русскіе военные флаги на всѣхъ мачтахъ. m) Миноноскамъ, идущимъ въ атаку ночью, также имѣть кормовые флаги поднятыми.

16) Полезно осмотрѣть крѣпленіе котловъ и различныхъ тяжестей по судну съ цѣлью убѣдиться, что во время тараннаго удара ничто не сдвинется съ мѣста. Что надо подкрѣпить деревянными распорками и найтовами. На каждомъ суднѣ должно быть установлено правило, какъ ставить ору-

дія передъ таранымъ ударомъ. Толчокъ, получаемый при таранномъ ударѣ, можно отчасти сравнить съ толчкомъ, который получаютъ, при столкновеніи поѣздовъ, пассажиры передняго вагона поѣзда, идущаго съ умѣренной скоростью. Передъ таранымъ ударомъ слѣдуетъ сдѣлать общій сигналъ *«держисъ»*, который достигъ бы всѣхъ частей судна. По этому сигналу люди должны схватиться за различные неподвижные предметы по способности, дабы не упасть при внезапной остановкѣ своего судна. Особенно важно, чтобы сигналъ дошелъ въ машину, гдѣ площадки чрезвычайно скользки и человѣкъ, падая, можетъ попасть въ двигающіяся части. Передъ тараннымъ ударомъ полезно машину остановить, причемъ слѣдуетъ поставить правиломъ, что если передъ переводомъ телеграфа на остановку, стрѣлка будетъ повернута на *«полный задній»*, потомъ на *«полный передній»* и вслѣдъ затѣмъ сейчасъ-же па *«стопъ»*, то это будетъ означать что слѣдуетъ остановивъ машину держаться, о чемъ и передать въ кочегарныя.

17) Въ условіяхъ мирнаго времени стрѣльба производится большею частью почти по траверзу; между тѣмъ пушками, въ особенности мелкими, слѣдуетъ пользоваться для стрѣльбы во всѣ стороны, куда онѣ могутъ повернуться. Чтобы при этомъ не оглушало людей у сосѣднихъ орудій, опытомъ доказано, что уши у этихъ людей слѣдуетъ затыкать ватой. По сему на каждомъ суднѣ слѣдуетъ установить порядокъ какимъ людямъ держать уши заткнутыя ватой и для сего при орудіяхъ имѣть небольшое количество ваты.

18) Съ наступленіемъ военнаго времени, какъ на якорѣ, такъ и на ходу, — снаружи судна не должно быть видно ни одного огня; съ этою цѣлью надо заготовить теперь же необходимое приспособленіе и путемъ упражненій найти, какъ имъ пользоваться наилучшимъ образомъ.

Въ случаѣ эскадра будетъ стоять или идти безъ отличительныхъ огней, необходимо таковые имѣть въ полной готовности, чтобы показать ихъ встрѣчному или входящему судну. Для увеличенія числа сигнальныхъ фонарей разрѣшается между стеньгами протянуть лееръ и на него подвѣсить нѣсколько фаловъ. На плотикѣ одной изъ мачтъ или въ другомъ мѣстѣ

приспособить группу электрическихъ лампъ, дабы зажигая и туша ихъ, можно было дѣлать подобіе длинныхъ и короткихъ вспышекъ для производства ночныхъ сигналовъ по сигнальной книжкѣ.

19) Ночью, для охраны эскадры отъ внезапныхъ нападеній миноносцевъ, полагаю въ морѣ держать вокругъ большихъ судовъ, суда малыя и миноносцы, а на якорѣ — паровыя катера и судовыя миноноски. На каждомъ кораблѣ имѣть часовыхъ, какъ на переднихъ марсахъ, такъ и на заднихъ, а также сигнальщика на ютѣ, дабы не пропустить миноноски съ кормы.

Сигналомъ ночью о томъ, что показались миноносцы — должна служить стрѣльба съ сторожевыхъ судовъ и шлюпокъ, которые должны держаться не ближе 20-ти кабельтововъ отъ эскадры.

Въ случаѣ ночью будетъ производиться боевое электрическое освѣщеніе, весь горизонтъ распредѣляется между фонарями всѣхъ судовъ, такъ что каждый фонарь долженъ быть поворачиваемъ влѣво и вправо настолько, чтобы лучи его не пересѣкались съ лучами другого фонаря; но вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы не оставалось ни одной точки, по направленію къ выходу на рейдъ, которая не была бы въ секторѣ какого нибудь фонаря. Сторожевыя шлюпки должны выбрать себѣ мѣсто укрытое отъ лучей фонарей, а слѣдовательно и отъ артиллерійскаго огня своихъ судовъ. Если такихъ мѣстъ нѣтъ, то сторожевыя шлюпки держатся внѣ дальности освѣщенія и снарядовъ легкой артиллеріи.

20) Стоя на якорѣ подъ парами, слѣдуетъ канатъ имѣть готовымъ къ расклепыванію. Буйрепъ разнесеннымъ въ клюзъ наготовѣ къ ввязыванію въ канатъ, а томбуй на другомъ концѣ буйрепа долженъ быть готовъ къ выбрасыванію за бортъ. —Въ морѣ передъ боемъ полезно отклепывать канаты или у якорей или на первыхъ смычкахъ, дабы въ случаѣ лапа якоря при таранеціи задѣнетъ за бортъ, то не высучило-бы весь канатъ, ибо это можетъ повести къ большимъ поломкамъ и потерямъ въ людяхъ.

21) Сбереженіе силъ экипажа должно составлять предметъ

главнѣйшей заботливости начальствующихъ лицъ въ военное время. Замѣчено, что даже на кратковременныхъ маневрахъ, люди вслѣдствіе усиленной ночной службы—ослабѣваютъ. Посему слѣдуетъ съ наступленіемъ войны прекращать всякія обученія и занятія неимѣющія прямой цѣлью боевую готовность судна. Людямъ, которые ночью несли усиленную службу, надо дать время и мѣсто чтобы выспаться и вообще всякія работы имѣющія цѣлью щегольскую чистоту—слѣдуетъ отмѣнить, обращая главнымъ образомъ вниманіе лишь на приведеніе въ должный видъ всѣхъ приспособленій, служащихъ для веденія боя.—Чистку мѣди совершенно прекратить.

22) Паровые катера и миноноски должны быть готовы къ спуску подъ парами и къ дѣйствію. Минные аппараты, а гдѣ возможно и артиллерійскія орудія, должны быть на шлюпкахъ на мѣстахъ и мины накаченныя воздухомъ вложены въ аппараты. Въ случаѣ бой произойдетъ при благопріятной погодѣ, полагаю миноноски имѣть спущенными. Въ котлахъ вода должна быть подогрѣта посредствомъ трубокъ и давленіе пара должно быть доведено до 30 или болѣе фунтовъ, смотря потому, что позволитъ крѣпость паровыхъ шланговъ. Топки и поддувала котловъ должны быть заряжены топкими лучинами для быстраго разжиганія огня; причемъ въ топкахъ сверхъ лучинъ должно быть положено достаточное количество отборнаго кардифскаго угля въ кускахъ, величиною отъ грецкаго орѣха до размѣра кулака.—Вообще на паровыхъ катерахъ и миноноскахъ все должно быть такъ приспособлено, чтобы за время, потребное для спуска, паръ поднялся и какъ только что тали будутъ выложены, катеръ или миноноска могли бы идти для минной атаки или сторожевой службы.

23) При постановкѣ минъ съ судовъ слѣдуетъ это дѣлать лишь съ одного борта съ такимъ расчетомъ, чтобы судно теченіемъ или вѣтромъ относило отъ поставленной мины. Чтобы убѣдиться, какой изъ бортовъ въ этомъ отношеніи выгоднѣе, надо бросить лотъ и посмотрѣть въ которую сторону относитъ судно.

24) Ночью въ тѣхъ случаяхъ когда можно ожидать мин-

ную атаку, слѣдуетъ держать дежурство у скорострѣльныхъ пушекъ. Люди эти смѣняемые каждые два часа, должны не спать и быть на готовѣ открыть огонь по первому требованію.—Одинъ изъ находящихся у пушки смотритъ за появленіемъ миноносокъ, причемъ горизонтъ распредѣляется между этими людьми такъ, чтобы бдительность была направлена во всѣ стороны. Стрѣлковымъ и абордажнымъ партіямъ въ случаѣ вызова предпочтительнѣе дѣйствовать залпами, ибо только приэтомъ условіи выстрѣлы будутъ направлены въ желаемую сторону. Абордажныя партіи должны имѣть штыки отомкнутыми и заткнутыми за поясные ремни съ лѣвой стороны. Разрѣшается также ихъ совсѣмъ не брать изъ пирамидъ.—При возвращеніи своихъ сторожевыхъ шлюпокъ, онѣ показываютъ условный для извѣстной ночи отличительный сигналъ, объявляемый особой запиской вмѣстѣ съ паролемъ.

25) Въ большихъ и вспомогательныхъ котлахъ посредствомъ спеціальныхъ трубокъ слѣдуетъ всегда поддерживать горячую воду и нѣкоторое давленіе пара, а топки и поддувала имѣть заряженными для скорой разводки пара.—Въ случаѣ, когда требуется развести паръ и времени вполнѣ достаточно для медленной разводки, то слѣдуетъ изъ поддувала и топокъ вытащить лишнія лучины и сдѣлать разводку медленную.

26, а) При приближеніи эскадры къ непріятелю огонь не слѣдуетъ открывать до сигнала съ адмиральскаго корабля; но это не должно препятствовать стрѣльбѣ по непріятельскимъ миноноскамъ, если таковыя будутъ открыты съ другихъ судовъ ранѣе, чѣмъ съ адмиральскаго корабля ихъ увидятъ и успѣютъ сдѣлать сигналъ.

26, б) Въ случаѣ, обозначенномъ въ ст. 82 Морского Устава, будетъ поднятъ сигналъ вступить въ командованіе, старшему изъ флагмановъ. Поэтому сигналу онъ дѣйствуетъ на основаніи указанной статьи Устава, поднимая мой флагъ, если таковой будетъ спущенъ на моемъ кораблѣ.

27) Для ускоренія вызова людей къ орудіямъ, слѣдуетъ ночью имѣть барабанщика и горниста на верху; но еще лучше пріучить команду къ тому, что ночью тревога дѣ-

лается свисткомъ по командѣ: *«унтеръ-офицеры къ люкамъ, тревога»*.

28) Въ бою слѣдуетъ производить стрѣльбу исключительно разрывными снарядами. По сему слѣдуетъ объявить, что если отмѣнительнаго приказанія не было, то стрѣлять снаряженными снарядами, не забывая вставлять боевыхъ винтовъ. На ближайшихъ ученіяхъ слѣдуетъ обратить вниманіе на вставленіе боевыхъ винтовъ.

29) Въ бою желательно имѣть какъ можно меньше угольныхъ ямъ открытыми, почему на судахъ у которыхъ боевыхъ угольныхъ ямъ не устроено, слѣдуетъ установить, чтобы извѣстныя, ближайшія къ котламъ ямы оставались наполненными углемъ спеціально для боя. Дверцы этихъ ямъ неизбѣжно придется имѣть открытыми и нужно указать кто изъ кочегаровъ долженъ закрыть дверцу, когда въ нее бросится вода. Для выхода людей, подгребающихъ уголь въ этихъ ямахъ на случай пробоины, верхнія горловины должны быть открыты и если для выхода людей на стѣнкахъ нѣтъ ступенекъ, то слѣдуетъ повѣсить штормъ-трапъ или конецъ съ муссингами.

30) Во время боя прислуга у орудій того борта, который не стрѣляетъ, и вообще всѣ люди, которые не работаютъ,— должны лежать; поэтому по сигналу *«дробь»*, прислуга всѣхъ орудій, которыя заряжены, должна ложиться.

Командиры батарей должны имѣть въ виду, что когда прислуга одного борта устанетъ, ее слѣдуетъ замѣнить прислугой другого борта, командиры батарей должны все время напоминать комендорамъ, чтобы тѣ цѣлились хорошо и не стрѣляли зря.

Главною заботою батарейныхъ командировъ должно быть обадриваніе людей и поддерживаніе въ нихъ бравости и энергіи. Нужно имѣть ведра съ водою для питья и кружки. Раненыхъ слѣдуетъ относить на перевязочные пункты, а слѣды крови и проч. на палубѣ, удалять и посыпать пескомъ, чтобы не было скользко; для сего имѣть въ батареяхъ на готовѣ ведра съ пескомъ.

31) На судахъ не должны забывать, что свои потери чрез-

вычайно видны; поэтому отъ времени до времени для ободренія людей и для усиленія ихъ энергіи слѣдуетъ съ мостика посылать въ батарею извѣстія о потеряхъ непріятеля, видимыхъ и предполагаемыхъ. Извѣстія эти должны встрѣчаться въ батареяхъ громкими криками «ура» и сопровождаться усиленной стрѣльбою.

Августа 30-го дня, 1895 года. № 128.

Умереть въ бою, положивъ животъ за Царя и Отечество — таковъ священный долгъ каждаго изъ насъ. Въ бою каждый подвергается ежеминутной опасности, и остаться невредимымъ или погибнуть, все въ рукахъ Божіихъ, но смерть въ бою украшаетъ славою погибшаго героя и не можетъ навлекать отвѣтственности на начальника, поставившаго подчиненнаго въ опасное положеніе. Иное совсѣмъ значеніе для морскихъ начальниковъ получаетъ смерть чиновъ Россійскаго флота въ мирное время. Начальникъ, на которомъ лежитъ, между прочимъ, обязанность «отечески пещись о благосостояніи ввѣренной ему команды» (ст. 4 Военно-Морскаго Дисциплинарнаго Устава) цѣлымъ рядомъ уголовныхъ постановленій, изображенныхъ, какъ въ изложеніи о наказаніяхъ, такъ и въ Военно-Морскомъ Уставѣ о наказаніяхъ, находится подъ угрозою отвѣта за происшедшую отъ его невнимательности смерть его подчиненнаго.

Цѣлый рядъ случаевъ скоропостижной смерти, унесшій въ теченіи 3-хъ послѣднихъ недѣль 5 человѣческихъ жизней изъ среды нижнихъ чиновъ ввѣренныхъ мнѣ эскадръ невольно вызываетъ вопросъ,—въ достаточной ли мѣрѣ исполняютъ офицеры свои начальническія обязанности по охраненію благосостоянія ввѣренныхъ мнѣ командъ. Слѣдствіе, произведенное по одному изъ послѣднихъ случаевъ скоропостижно умершаго матроса N. N. на мореходной канонерской лодкѣ NN, положеннаго въ 9 часу вечера въ пьяномъ состояніи на брезентъ бака, могло съ полною достовѣрностью установить, что смерть этого нижняго чина произошла въ ночь между 11 ч. вечера

и 2 час. утра, вслѣдствіе преграждения доступа воздуха въ дыхательные пути, отъ давленія на носовое и ротовое отверстія, и что, по всей вѣроятности, давленіе это было произведено тяжестью тѣла уткнувшагося лицомъ внизъ пьянаго N. N., во время его глубокаго сна. Разсмотрѣвъ слѣдственное производство по сему случаю, я, согласно съ мнѣніемъ командира лодки NN нашелъ, что для привлеченія къ судебной отвѣтственности кого либо изъ лицъ служащихъ на кораблѣ за указанный случай, нѣтъ достаточныхъ основаній и по сему приказалъ дѣло это дальнѣйшимъ производствомъ прекратить.

Смотря на это, что смерть N. N. и не можетъ быть поставлена въ прямую причинную зависимость съ бездѣйствіемъ лицъ служащихъ на лодкѣ NN, я сообразивъ выводы настоящаго слѣдствія съ таковыми же выводами по подобнымъ случаямъ смерти въ теченіи текущихъ 3-хъ недѣль, не могу не замѣтить, что вахтенная служба на нѣкоторыхъ судахъ ввѣренныхъ мнѣ эскадръ не всегда несется приставленными къ тому лицами съ полнымъ сознаніемъ важности своевременно предусматривать и предупреждать случайности. Все сказанное вызываетъ съ моей стороны необходимость напомнить Вамъ, гг. офицеры, что цвѣтъ нашего рабочаго люда отрывается изъ дому, отъ своихъ насущныхъ обязанностей, кормящихъ ихъ семьи, въ силу священной обязанности, когда либо по волѣ нашего Монарха, отдать свою жизнь только въ защиту престола и отечества, но что жизнь этой молодежи въ мирное время ввѣряется Вамъ и должна всячески беречься. Вмѣстѣ съ тѣмъ командирамъ судовъ, для сохраненія слѣдовъ преступленія, предлагаю руководствоваться ст. 390 и 392 Военно-Морск. Судеб. Устава (кн. XVIII Св. Мор. Пост.) и въ случаяхъ скоропостижной смерти непремѣнно составлять подробный протоколъ наружнаго осмотра, съ указаніемъ, въ какомъ положеніи былъ найденъ трупъ.

Октября 2-го дня, 1895 года. № 368.

Слѣдствіе о скоропостижной смерти машиниста N N, на мореходной канонерской лодкѣ, обнаружило, что машинистъ

былъ удушенъ газами, быстро образовавшимися въ кормовомъ отсѣкѣ, отъ хранившейся тамъ пакли, подожженной огнемъ нечаянно опрокинутаго и разбитаго, машиннымъ юнгою, обыкновеннаго ручного фонаря съ стеариновою свѣчею, причемъ машинистъ, своимъ корпусомъ, затушилъ вспыхнувшее пламя, чѣмъ способствовалъ прекращенію пожара, но выйдти неуспѣлъ и, такимъ образомъ, сталъ жертвою исполненія своего долга. Не находя достаточныхъ основаній для привлеченія, въ судебномъ порядкѣ, кого либо къ отвѣтственности въ нарушеніи такихъ правилъ морской службы, которыя повлекли смерть безвременно погибшаго машиниста, я, однако, усматриваю изъ дѣла, что отношеніе служащихъ на лодкѣ къ такому предмету, какъ пакля, а въ связи съ этимъ и обращеніе ихъ съ огнемъ, не согласуется съ тѣмъ духомъ, коимъ проникнута глава VI Морского Устава «объ огнѣ» вслѣдствіе сего, хотя Морскими узаконеніями и не предписывается (приказъ по Морскому Вѣдомству 7-го Сентября 1890 года № 124) (*) спеціальныхъ мѣръ предосторожности для храненія пакли на кораблѣ и употребленія особыхъ фонарей для освѣщенія помѣщеній, гдѣ хранится пакля, но обстоятельства эти не снимаютъ съ судовыхъ механиковъ заботы (ст. 1468 Уложенія о наказаніяхъ) о соблюденіи такихъ мѣръ предосторожности при обращеніи съ паклею, какія возлагаетъ на нихъ обыкновенная практика машиннаго дѣла на кораблѣ. Въ виду сего, прекращая дальнѣйшимъ производствомъ настоящее дѣло считаю умѣстнымъ напомнить служащимъ на лодкѣ о приказѣ моемъ отъ 30 Апрѣля сего года за № 128.

Января 10-го дня, 1896 года. № 19.

Разставаясь со своими сослуживцами на дальнемъ востокѣ, я чувствую глубокую и справедливую потребность высказать свою искреннюю благодарность ближнимъ сотрудникамъ моимъ Контръ-Адмираламъ Степану Осиповичу Макарову и Евгенію Ивановичу Алексѣеву, всѣмъ командирамъ судовъ и офи-

(*). Смотри стр. 244.

церамъ и молодцамъ нижнимъ чинамъ бывшихъ Соединенныхъ эскадръ.

Трудясь дружно, мы заслужили Всемилостивѣйшее вниманіе нашего обожаемаго Монарха.

Эскадра наша въ Тихомъ океанѣ остается въ томъ же увеличенномъ размѣрѣ; изъ этого слѣдуетъ, что цѣль ея не только практическая, какъ въ былое время, но ей придается также важное политическое значеніе.

Вслѣдствіе этого, а также въ виду происшедшихъ въ теченіи послѣдняго года здѣсь событій, должно быть готовымъ ежеминутно ко всякимъ случайностямъ.

Зная хорошо весь личный составъ нынѣшней эскадры, я убѣжденъ, что при всѣхъ обстоятельствахъ, какъ вся эскадра, такъ и каждое отдѣльное судно исполнитъ свой долгъ, какъ завѣщали намъ наши отцы и дѣды, носившіе славное имя русскаго военнаго моряка.

Объ этой готовности я буду счастливъ доложить лично нашему Верховному Вождю флота Его Величеству Государю Императору.

Командующаго Практической эскадрой Балтійскаго моря. Вице-Адмирала С. П. Тыртова 2.

Іюня 16-го дня, 1897 года. № 94.

Дорогіе сослуживцы погибшаго «Гангута». Я безмѣрно счастливъ, что имѣю возможность передать Вамъ о Высокомилостивомъ вниманіи оказанномъ мнѣ нашимъ Августѣйшимъ Главнымъ Начальникомъ флота Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, а также Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ. Вниманіемъ этимъ я обязанъ Вашему безукоризненному поведенію и честному исполненію долга при постигшемъ нашъ флотъ несчастіи,—гибели эскадреннаго броненосца «Гангутъ».

Ваша беззавѣтная храбрость, полное пренебреженіе къ опасности и точное исполненіе всѣхъ приказаній, доставили намъ всѣмъ наивысшій на землѣ даръ, Милосердный Господь сохранилъ нашу жизнь.

Вы доказали, что можете исполнить честно клятву данную вами предъ Богомъ не щадить своего живота при исполненіи службы нашему обожаемому Монарху и дорогой родинѣ.

Вы цѣпко и съ дерзостію вырывали ввѣренный Вамъ корабль изъ постигшей его печальной участи.

Во время этого несчастія мнѣ, какъ вашему Начальнику, отрадно было убѣдиться лично, что вы достойные потомки, тѣхъ скромныхъ героевъ, подвигами которыхъ наполнена исторія нашего флота.

Но мы не должны забыть нашихъ товарищей съ другихъ судовъ. Малѣйшее ихъ замедленіе стоило-бы много жертвы. А потому я за всѣхъ васъ искренно благодарю всѣхъ оказавшихъ намъ помощь, въ особенности Командировъ судовъ за ихъ бравую распорядительность.

Выручка товарища изъ опасности великая заслуга въ военномъ дѣлѣ.

Командующаго эскадрою въ Средиземномъ морѣ Контръ Адмирала С. О. Макарова.

Декабря 15-го дня, 1894 года. № 198.

Для выясненія мѣропріятій могущихъ служить къ уменьшенію расхода угля.

1) Подъ командным камбузомъ никогда не слѣдуетъ держать большого огня. Щи не должны кипѣть, они должны упрѣвать. Если огонь подъ командным котломъ зажигать въ 12 час. ночи, то къ 4 час. утра вѣроятно можно не подбрасывать, но когда огонь будетъ прогорать надо поддувало и топку не только закрыть, но и всѣ щели плотно заткнуть, чтобы черезъ топку не тянуло холоднымъ воздухомъ. Ко времени обѣда щи будутъ вполнѣ горячи. Полезно произвести испытаніе измѣряя термометромъ паденія температуры въ щахъ, послѣ прекращенія подбрасыванія. Передъ измѣреніемъ температуры щи надо промѣшивать.

2) Расходъ угля подъ плитой и хлѣбопекарными печами въ значительной мѣрѣ уменьшается если въ камбузѣ своевременно примѣняютъ закрываніе поддувала. Если на какомъ либо изъ судовъ нѣтъ въ камбузѣ поддувальныхъ дверецъ, то ихъ надо сдѣлать, и слѣдуетъ присмотрѣть чтобы дверцы открывали лишь тогда, когда на плитѣ жарятъ, въ остальное время поддувальныя дверцы должны быть или совсѣмъ или на половину закрыты. За исполненіемъ этого правила углѣдить очень трудно, но не невозможно. При соблюденіи его и угля израсходуется меньше и въ камбузномъ отдѣленіи будетъ прохладнѣе.

3) Расходъ угля въ главномъ котлѣ зависитъ отъ правильности топки печей. Слой угля долженъ быть по всей поверхности колосниковъ, а поддувало должно быто открыто лишь на столько, на сколько это необходимо. Дверцы поддувала

должны быть устроены такъ, чтобы они запирались какъ можно плотнѣе такъ чтобы въ тѣхъ случаяхъ когда поддувала закрыты, тяга воздуха и горѣніе сколь возможно уменьшались.

4) Принято паровыя трубы обшивать жарозадерживающими веществами, между тѣмъ фланцы трубъ и коробки клапановъ ничѣмъ не обдѣлываются, а по сему служатъ причиною для охлажденія. Надо осмотрѣть всѣ трубы, въ которыхъ паръ находится всегда подъ давленіемъ и не оставлять открытыми ни одного квадратнаго дюйма горячей поверхности.

5) На броненосцѣ N.N. устроили —дренажъ, благодаря которому вода охлаждающаяся въ трубахъ и другихъ мѣстахъ отводится въ холодильникъ, а оттуда поступаетъ въ котелъ. Это устройство даетъ большую экономію въ топливѣ.

6) Электрическое освѣщеніе судовъ вызываетъ огромный расходъ топлива и если на судахъ не сумѣютъ уменьшить количество топлива на этотъ предметъ, то вѣроятно электрическое освѣщеніе будетъ совершенно запрещено.

Было бы желательно чтобы минные офицеры помогли этому дѣлу и нашли наиболѣе раціональный способъ пользованія машинами и аккумуляторами. Не будетъ ли правильнѣе на якорѣ оставить электрическое освѣщеніе динамо-машинами лишь на время отъ захода солнца до полночи, а затѣмъ употреблять масляное или освѣщеніе отъ аккумуляторовъ?

7) Для того чтобы работала одна динамо-машина, у нѣкоторыхъ судовъ приходится держать въ дѣйствіи циркуляціонную помпу, вентиляторъ, кипятильникъ и пр. Надо подумать какимъ способомъ уменьшить число работающихъ механизмовъ.

8) Паровое отопленіе нуждается въ бдительномъ надзорѣ и когда у какого нибудь судна видно за бортомъ выходящій изъ трубокъ паръ, то это значитъ, что на этомъ суднѣ кто-нибудь не дѣлаетъ своего дѣла. Изъ трубокъ пароваго отопленія паръ выходить не долженъ, а только вода, но еще лучше когда, какъ на броненосцѣ N.N., вода собирается въ дренажныя трубы.

Командующаго Практической эскадрой Балтійскаго моря Контръ-Адмирала С. О. Макарова.

Мая 23-го дня, 1896 года. № 44.

Правильная гребля та, при которой лопасть весла заносится горизонтально, чтобы меньше сопротивлялось вѣтру и поворачивается лишь передъ самымъ опусканіемъ ея въ воду.

По сему при обученіи греблѣ первый пріемъ состоитъ въ занесеніи лопасти впередъ совершенно горизонтально, а по второму пріему лопасть поворачивается, опускается въ воду, и производится гребокъ. Полезно первоначально продѣлывать одни первые пріемы, т. е. командовать «разъ», а затѣмъ отставить. Надо это повторить разъ 50, безъ промежутковъ, а затѣмъ командовать на воду.

Послѣ этого нѣсколько первыхъ гребковъ, люди будутъ заносить весла правильно, а потомъ опять начнутъ поворачивать лопасть преждевременно. Какъ только это будетъ замѣчено, то надо опять продѣлать одинъ первый пріемъ нѣсколько десятковъ разъ. Продѣлываніе второго пріема не обязательно, оно пріучаетъ къ ненужной пріостановкѣ корпуса, тогда какъ въ греблѣ корпусъ гребца все время въ движеніи и не долженъ пріостанавливаться.

Если продѣлывается второй пріемъ и гребки идутъ одинъ за другимъ, по пріемамъ, то надо править по вѣтру, чтобы шлюпка имѣла соотвѣтствующій ходъ, ибо безъ хорошаго хода гребокъ не можетъ быть правильнымъ. При греблѣ безъ пріемовъ надо выбраться опять на вѣтеръ.

По той же причинѣ т. е. для сохраненія шлюпки при обученіи, надо меньше поворачивать шлюпку, а ходить по возможности прямыми курсами.

Обращаю вниманіе на § 457 командныхъ словъ, въ которомъ указывается, что командовать *«суши весла»*, *«крюкъ»*, *«табань»* и *«весла на валекъ»*, надо подъ руку т. е. въ тотъ

моментъ, когда лопасть опускается въ воду и начинается гребокъ. При неумѣломъ командованіи стройности не будетъ, а при командѣ подъ руку, гребцы взмахнутъ веслами при самомъ вынутіи ихъ изъ воды, всѣ весла пойдутъ какъ одно. Надо чтобы унтеръ-офицеры хорошо усвоили себѣ это правило.

Іюля 4-го дня, 1896 года. № 118.

Миноносцы во время слѣдованія при эскадрѣ должны быть готовы быстро исполнить всякое порученіе. Если подвятъ сигналъ «принять депешу», то миноносцу слѣдуетъ идти за депешей полнымъ ходомъ, при чемъ взять направленіе по діагонали, чтобы сблизиться съ судномъ возможно скорѣе.

Для практики сближенія съ судами я иногда буду поднимать сигналъ «осмотрѣть корабли находящіеся на— или у —». По этому сигналу миноносцы или миноносецъ къ которому относится сигналъ идутъ на пересѣчку курса указаннаго судна, обходятъ его по солнцу и возвращаются къ флагманскому кораблю на разстояніе голоса, а потомъ вступаютъ въ свое мѣсто.

Іюля 4-го дня, 1896 года. № 119.

Сигналъ по шлюпочной книгѣ «*приставать*», будетъ обозначать что шлюпкамъ учиться приставать къ борту. Если шлюпки подъ веслами, то учиться дѣлать это подъ веслами, а если онѣ подъ парусами, то подъ парусами. По этому сигналу каждая шлюпка старается какъ можно больше разъ пристать къ тому борту на которомъ она поднимается. Тотчасъ же по приставаніи отваливать и приставать вновь.

Августа 4-го дня, 1896 года, № 192.

На этихъ дняхъ намѣренъ продѣлать слѣдующія ученья:
1) Завозъ верпа.

2) Завозъ стопъ-анкера.

3) Подачу пластыря для помощи другому судну.

По сигналу послать пластырь на извѣстное судно, онъ долженъ быть доставленъ на шлюпкѣ къ тому мѣсту гдѣ пробоина дѣйствительная или предполагаемая. Затѣмъ пластырь надо подвести подъ дно шлюпки, матомъ внаружу, такъ чтобы верхніе шкоты были со стороны ближайшей къ борту, а низомъ съ противоположной стороны.

На суднѣ къ которому присланъ пластырь, надо имѣть подкильные концы готовыми, и какъ только шлюпка подойдетъ и шкоты разберутъ, надо принять ихъ и нижніе передать на подкильныхъ концахъ на противоположную сторону.

Шлюпка съ пластыремъ во все это время должна держаться на далекомъ разстояніи отъ борта, чтобы ее не присосало къ пробоинѣ. При низкобортныхъ судахъ полезно съ борта подать два шеста, которыми и удерживать шлюпку отъ присасыванія къ пробоинѣ.

Когда всѣ приготовленія сдѣланы, то по командѣ съ пробитаго судна пластырь со шлюпки отдаютъ и всѣ шкоты тянутъ, верхніе съ расчетомъ, чтобы пластырь былъ на должной высотѣ, нижніе дружно до отказа поставивъ достаточное число людей для тяги въ запасъ.

Этотъ способъ подводки пластыря тѣмъ хорошъ, что его можно правильно наложить на пробоину, даже когда въ послѣднюю бьетъ вода. По сему полезно тѣмъ судамъ у которыхъ имѣется по нѣскольку пластырей, одинъ изъ нихъ по тревогѣ имѣть подведеннымъ подъ шлюпку быстро спускающуюся на воду. Такъ какъ у такой шлюпки пластырь будетъ находиться верхней стороной въ одну сторону а нижней въ другую, то на одномъ борту шлюпкѣ придется становиться носомъ къ носу, а на другомъ носомъ къ кормѣ.

Августа 14-го дня, 1896 года. № 209.

Сегодня ночью предполагается ночная стрѣльба по подвижнымъ щитамъ, которые будутъ изображать миноносцевъ.

По сигналу «сбросить щиты», всѣ суда сбрасываютъ на воду подвижные щиты поставивъ на мѣсто рули, такъ чтобы щиты правильно двигались по вѣтру. Выпустивъ щитъ каждое судно должно отойти отъ него и тогда показать свои позывные. Когда всѣ щиты будутъ спущены, корабли строятся въ тотъ строй въ которомъ были, и маневрируютъ подлѣ щитовъ въ составѣ эскадры.

Огонь открыть разрѣшается, когда будетъ поднятъ на моемъ флагманскомъ кораблѣ боевой фонарь.

Наблюдать чтобы у орудій цѣлились возможно лучше. Огонь прекращается по спускѣ у меня боевого фонаря.

На эту стрѣльбу разрѣшается издержать столько скорострѣльныхъ патроновъ, чтобы еще осталось достаточно для примѣрно-боевой стрѣльбы по лайбамъ.

Также разрѣшается стрѣлять изъ большихъ орудій изъ вставленныхъ стволовъ Гочкиса.

Съ подъемомъ сигнала «спустить щиты» миноносцы отходятъ на вѣтеръ на 30 кабельтововъ, а когда стрѣльба окончится то они вновь сближаются съ эскадрой.

По окончаніи стрѣльбы будетъ сдѣланъ сигналъ «*Поднять щитъ на палубу*» и тогда каждое судно сближается со своимъ щитомъ и поднимаетъ его. Для отличія щитовъ прибить къ нимъ судовые флюгарки. Къ щиту подвижному надо подойти съ подвѣтра, чтобы онъ набѣжалъ на бортъ. Щиты даже пострадавшіе не бросать, ибо они потребуются при послѣдней примѣрно-боевой стрѣльбѣ.

Стрѣлять разрѣшается по всѣмъ щитамъ.

Командующаго Учебнымъ отрядомъ судовъ Морского Кадетскаго Корпуса Контръ-Адмирала В. П. Мессера 1.

Марта 24-го дня, 1895 года. № 10.

Объявляется къ руководству командировъ судовъ, на кампанію сего года, правила о буксировкѣ однихъ судовъ отряда другими.

Общія постановленія.

А) Суда, берущія на буксиръ (буксирующія) другія суда (буксируемыя), отвѣчаютъ за послѣдствія столкновенія съ означенными судами, т. е. однихъ другими, такъ и съ посторонними судами, какъ во время бранія на буксиръ, такъ и имѣя уже на буксирѣ буксируемыя суда, при несоблюденіи правилъ о предупрежденіи столкновеній судовъ на морѣ и при несоблюденіи буксируемыми судами нижеозначенныхъ правилъ.

Б) Буксируемыя суда, до взятія ихъ на буксиръ, могутъ быть: или на якорѣ, или лежа въ дрейфѣ подъ наименьшими по силѣ вѣтра парусами, или въ штиль при вѣтрѣ менѣе 1 балла,—безъ парусовъ, или подъ кливеромъ и бизанью.

В) Буксирующее судно имѣетъ право въ отношеніи буксируемаго, —если это послѣднее не флагманское, назначать ему (буксируемому): условія указанныя въ пунктѣ Б сего приказа, а также приказать: 1) обрасопить реи на указанный галсъ, вдвинуть бомъ-утлегарь и подтянуть канатъ до указаннаго, сообразно съ глубиною и силою вѣтра, числа саженъ каната на клюзѣ, отвѣчая за послѣдствія дрейфа до взятія на буксиръ.

Г) Буксирующее судно въ отношеніи буксируемаго, если

это не флагманское судно, имѣетъ право приказать ему: спустить и поднять указанный рангоутъ, поставить указанные паруса и ровнять буксиры. Если таковаго приказанія не дѣлается, то въ отношеніи спуска и подъема рангоута и брасопки рей, буксируемое судно слѣдитъ за движеніями буксирующаго, а въ отношеніи постановки и уборки парусовъ не иначе какъ по распоряженію буксирующаго.

Д) Буксирующее судно, если буксируемое не флагманское, располагаетъ курсами, какъ въ отношеніи берега и мелей, такъ и въ отношеніи встрѣчныхъ судовъ.

Е) Буксируемое судно обязано показывать буксирующему, каждые полчаса и чаще, по требованію, скорость по лагу.

Ж) Буксируемое судно обязано править въ кильватеръ или по указанію буксирующаго.

З) Идя на указанное мѣсто буксируемое судно дѣлаетъ распоряженіе объ отдачѣ буксировъ или само ихъ отдаетъ, смотря кому принадлежатъ буксиры.

И) Если буксиры подаются со шлюпокъ, то буксируемое судно беретъ и подаетъ буксиры своими шлюпками.

І) Кромѣ буксировъ, за исключеніемъ случаевъ передвиженія судовъ на рейдахъ, между буксирующими и буксируемыми должно устраиваться леерное сообщеніе для переговоровъ записками, на случай надобности; сообщеніе это устраивается круговое, съ кормы буксирующаго на носъ буксируемаго. Лееръ подается изъ линя и передается съ одного судна на другое по способу, описанному въ примѣчаніи къ литерѣ А № 3 сего приказа. Этотъ же лееръ можетъ быть употребленъ для передачи новаго буксира, взамѣнъ лопнувшаго.

К) Число буксировъ зависитъ отъ буксирующаго, если буксируемое судно не флагманское, и лежитъ на отвѣтственности буксирующаго.

Л) Буксирующій долженъ показывать буксируемому ходъ машины установленнымъ порядкомъ, т. е. днемъ и когда видно простымъ глазомъ, шаромъ подымаемымъ на гафелѣ или нокѣ рея, а въ остальное время фонаремъ, подымаемымъ на томъ же мѣстѣ. Если, буксируемое судно флагманское, то буксирующій, кромѣ шара и фонаря, показываетъ ему черезъ каждые

полчаса, или по востребованію, число оборотовъ винта и рабочее давленіе пара въ котлахъ.

М) У буксировъ, если они тросовые, должны быть на обоихъ судахъ (буксирующемъ и буксируемомъ), деревянныя подкладки подъ буксиры, топоры, а ночью и фонари, на случай если потребуется немедленно обрубить буксиры, а къ проволочнымъ должно назначаться потребное число людей для отдачи буксировъ въ экстренныхъ случаяхъ.

Н) Предварительно взятія на буксиръ, между судами производятся переговоры сигналами или другимъ какимъ-либо способомъ по пункту В сего приказа; назначается № способа буксировки (смотри ниже) и способъ удержанія на мѣстѣ буксируемаго; при одномъ буксирѣ назначается правый или лѣвый; при подачѣ буксира на ходу назначается сторона, съ какой будетъ подходить буксирующій.

Способъ буксировки.

А) Буксируемое судно стоитъ на якорѣ:

№ 1. На двухъ буксирахъ, беря на буксиръ судно стоящее на якорѣ, становясь возлѣ него на якорь, буксиры подаются при помощи шлюпки.

№ 2. Тоже, буксиры подаются съ буксируемаго, при помощи шлюпки.

№ 3. Тоже, что и въ № 1-мъ, на одномъ буксирѣ, подаваемомъ при помощи шлюпки.

№ 4. Тоже, что и въ № 2-мъ, на одномъ буксирѣ, подаваемомъ при помощи шлюпки.

№ 5. Тоже, что въ № 1-мъ, не становясь на якорь, возлѣ буксируемаго судна, подавая буксиры при помощи шлюпки или бросательныхъ концовъ.

№ 6. Тоже, что въ № 2-мъ, не становясь на якорь возлѣ буксируемаго судна, подавши буксиры при помощи шлюпки или бросательныхъ концовъ.

№ 7. Тоже, что и въ № 3-мъ, не становясь на якорь; подавая буксиры при помощи шлюпки или бросательныхъ концовъ.

№ 8. Тоже, что и въ № 4-мъ, не становясь на якорь, подавая буксиры при помощи шлюпки или бросательныхъ концовъ.

Б) Буксируемое судно лежитъ въ дрейфѣ, въ бейдевиндъ подъ кливеромъ и бизанью, при вѣтрѣ силою въ 1 баллъ, или совсѣмъ безъ парусовъ, въ штиль.

Для всѣхъ трехъ случаевъ примѣняясь къ №№ 5, 6, 7 и 8, когда буксируемое судно стоитъ на якорѣ.

Литера А. № 1-й.

Буксирующее судно становится на якорь впереди буксируемаго, по створу его мачтъ, или впереди и нѣсколько въ сторону отъ створа, имѣя канату на клюзѣ въ зависимости отъ силы вѣтра; того же правила въ отношеніи каната должно держаться и буксируемое судно. Послѣ подачи буксировъ, которые должны имѣть потребное количество серегъ, ихъ (буксиры) крѣпятъ на буксируемомъ, буксирующій ровняетъ буксиры, буксируемый поднимаетъ якорь и остается на буксирѣ у буксирующаго, который затѣмъ снимается съ якоря.

Примѣчаніе 1. Давая ходъ, трогаясь съ мѣста съ буксиромъ и на поворотахъ, нужно быть очень осторожнымъ, сообразуя число оборотовъ машины съ силою вѣтра и теченіемъ; въ штиль напр. и при отсутствіи теченія, ходъ слѣдуетъ давать начиная съ нѣсколькихъ оборотовъ. Не придерживаясь этихъ правилъ нѣтъ ничего легче порвать буксиры.

Примѣчаніе 2. На судахъ, имѣющихъ вмѣсто шпилей брашпили, во всѣхъ случаяхъ при подъемѣ якорей имѣть разнесенными канатныя тали, которыя закладывать на канатъ, въ помощь брашпилю, когда онъ начинаетъ сдавать.

Литера А. № 2-й.

Буксиры слѣдуетъ подавать прямо въ буксирные клюзы и сразу подводить подъ нихъ (буксиры) все потребное число

серегъ, прихватывая сначала ближайшія къ клюзамъ, потомъ вторыя и т. д. до послѣднихъ.

Ровнять буксиры на основаніи пункта Г общихъ положеній о буксировкѣ. Въ остальномъ дѣйствовать, какъ предписывается въ № 1-мъ.

Литера А. № 3-й.

Дѣйствовать какъ предписано № 1-мъ. Одинъ буксиръ можетъ употребляться для буксировки на короткое разстояніе, въ тихій вѣтеръ напр., для передвиженія въ предѣлахъ рейдовъ.

Примѣчаніе. Если вдобавокъ къ одному буксиру потребуется подать на ходу другой буксиръ, то дѣлается это при помощи линя или тонкаго троса съ привязаннымъ къ нему остропленнымъ анкеркомъ, который спускается съ кормы буксирующаго судна, а съ буксируемаго его должны поймать (за линь) канатнымъ крючкомъ навязаннымъ на шестъ, или маленькой кошкой, кидаемой со штертомъ. Если мѣсто позволяетъ, то буксирующее судно, спустивши въ воду вышесказанный анкерокъ, если оно ведетъ на правомъ буксирѣ, кладетъ сразу шлагъ вправо руля, чѣмъ приводитъ анкерокъ съ линемъ къ борту буксируемаго судна и значительно облегчаетъ ему ловлю анкерка. Отвязавши анкерокъ, къ линю привязываютъ надлежащей толщины конецъ, а къ концу съ того или другого судна—буксиръ, который обносятъ въ буксирный клюзъ и продергиваютъ чрезъ приготовленныя въ надлежащихъ мѣстахъ серьги. Добавочный буксиръ крѣпится и выравнивается на основаніи пункта Г общихъ правилъ о буксировкѣ.

Литера А. № 4-й.

Тоже, что и въ № 2-мъ и примѣчаніи къ № 3.

Литера А. № 5-й.

Буксирующее судно подходитъ къ буксируемому и держится передъ его носомъ на разстояніи, которое зависитъ отъ длины буксировъ; буксируемое судно (если это не флагманское), посылаетъ шлюпку къ буксирующему, которое имѣетъ буксиры наготовѣ, т. е. разнесенными черезъ буксирные клюзы по наружнымъ бортамъ и взятыми черезъ потребное число серегъ. Концы буксировъ, имѣющіе очки или коуша, охватываются вмѣстѣ ординарнымъ беседочнымъ узломъ, концомъ около 50—80 саж. длиною, другой конецъ коего завозится шлюпкою на буксируемое судно, тамъ конецъ выбирается, а съ буксирующаго судна буксиры травятъ; на буксируемомъ, подтянувши буксиры къ борту ввязываютъ въ нихъ концы, подаютъ эти концы въ соотвѣтствующіе клюзы, концы отъ буксировъ принадлежащіе буксируемому судну отдаютъ, а концы отъ буксировъ поданные въ клюзы, выбираютъ пока не хватитъ буксировъ на завертку; по выполненіи чего ровняютъ буксиры, буксируемое судно поднимаетъ якорь и когда онъ встанетъ и буксируемое судно начнетъ дрейфовать, буксирующее даетъ ходъ поступая согласно примѣчанія къ № 1-му.

Примѣчаніе 1. Если буксиры хотятъ подать при помощи бросательныхъ концовъ, то буксирующее судно подходитъ къ буксируемому обрасопивши реи, если подходитъ съ правой стороны — на правый галсъ и имѣя брасы и топенанты на палубѣ; буксируемое дѣлаетъ тоже самое. Подходя къ носовой части буксируемаго съ буксирующаго кидаютъ на него бросательные концы, по нимъ принимаютъ болѣе толстые и затѣмъ буксиры. Со вторыми концами поступаютъ, какъ съ принятыми посредствомъ шлюпокъ, т. е. вторые концы подаютъ въ якорные клюзы, выбираютъ посредствомъ нихъ (концовъ) буксиры, эти послѣдніе крѣпятъ и т. д.

Примѣчаніе 2. Подавая буксиры помощью бросательныхъ концовъ, ограничиваются однимъ буксиромъ, при-

мѣняясь къ правиламъ, изложеннымъ въ № 2-мъ, а затѣмъ на ходу подавать другой буксиръ, какъ изложено въ примѣчаніи къ № 3-му.

Литера А. № 7-й.

Сначала подаютъ одинъ буксиръ примѣняясь къ правиламъ изложеннымъ въ № 5-мъ и 1-мъ къ нему примѣчаніемъ.

Литера А. № 8-й.

Сначала подаютъ одинъ буксиръ, примѣняясь къ правиламъ, изложеннымъ въ № 2-мъ и въ примѣчаніи 1-мъ къ № 5-му.

Къ приказу Командующаго Учебнымъ отрядомъ судовъ Морского Кадетскаго Корпуса за № 10.

Если съ одного изъ судовъ упадетъ человѣкъ за бортъ, то поступать слѣдующимъ образомъ: 1) сбросить буйки и концы; 2) сигналъ о паденіи; 3) буксирующій, если буксируемое судно не флагманское, смотря по обстоятельствамъ, дѣлаетъ распоряженіе объ отдачѣ буксировъ, или убавляетъ ходъ до самаго малаго, чтобы судно только слушалось руля, а чтобы буксируемое судно не набѣгало—приводитъ къ вѣтру или беретъ въ какую-нибудь сторону, а буксируемый, во всякомъ случаѣ, въ сторону противоположную отъ буксирующаго; 4) буксируемый спускаетъ шлюпку для спасенія человѣка, какъ только выяснится необходимость въ ней, для человѣка или для уборки спасательныхъ принадлежностей.

Примѣчаніе. Буксирующій спускаетъ шлюпку только въ томъ случаѣ, если отдаетъ буксиры.

Къ приказу за № 10.

При браніи на буксиръ на ходу, если судно назначенное буксирующимъ, подходитъ къ имѣемому быть буксируемымъ съ правой стороны сначала подавать, обязательно, проводникъ для лѣваго буксира, а если оно подходитъ съ лѣвой стороны, сначала подавать, обязательно, проводникъ для праваго буксира.

Командира клипера «Пластунъ» Капитана 1 ранга Н. Н. Ломена.

1884 года. № 34.

Предлагаю Гг. офицерамъ, завѣдывающимъ частями клипера по расписанію, во все время плаванія вести запись о всѣхъ могущихъ быть поврежденіяхъ и неисправностяхъ, а также всѣ исправленія и передѣлки, которыя будутъ произведены въ ихъ частяхъ.

Командира фрегата «Память Азова».

1890 года. № 59.

Для избѣжанія лишняго шума и передачи команды словами при работахъ, предлагаю къ исполненію слѣдующее:

1) При авралѣ баковый офицеръ, чтобы показать, что на марсѣ и реяхъ все готово къ исполненію производимой работы, приказываетъ унтеръ-офицеру поднять *синій флагъ.*

2) При правкѣ рей имѣть на переднемъ мостикѣ унтеръ-офицера, который передаетъ сигналы боцмана такими-же флагами; у мачтъ за сигналами долженъ наблюдать младшій мачтовый офицеръ, который поднимаетъ *флагъ своей мачты* тогда, *когда* начнутъ *тянуть снасть*, показывая тѣмъ, что сигналъ исполняется.

Всякая передача сигналовъ словами воспрещается.

3) При съемкѣ съ якоря ютовой офицеръ показываетъ слѣдующіе флаги:

Бѣлый, если за кормою чисто и корма проходитъ всякія препятствія: суда, бакапы, молы и проч.

Синій—если съ правой стороны назади есть что нибудь, препятствующее фрегату идти назадъ или вправо.

Красный—означаетъ тоже самое съ лѣвой.

4) При швартовленьи фрегата канаты травить по слѣдующимъ сигналамъ съ юта.

Поднятый съ правой стороны *синій флагъ* означаетъ—травить правый канатъ.

Поднятый съ лѣвой стороны *красный флагъ* означаетъ—травить лѣвый канатъ.

Поднятые *оба флага* означаютъ травить оба каната.

Канаты травить до тѣхъ поръ, пока флаги не будутъ опущены внизъ.

Баковый офицеръ показываетъ тѣми-же флагами, что травитъ соотвѣтствующіе канаты.

При отваливаніи шлюпокъ со швартовами заранѣе объяснять,—куда слѣдуетъ завести швартовы.

Когда швартовы заведены въ рымъ или запалъ, унтеръ-офицеръ снимаетъ фуражку.

5) Фалрепныхъ вызывать на правую сторону тремя короткими и однимъ длиннымъ свисткомъ.

1890 года. № 81.

Раздачу прѣсной воды производить слѣдующимъ образомъ:

Передъ скачиваніемъ палубъ утромъ свистать: *«вѣстовымъ и поварамъ за водой»*; раздачу производить до $7^1/_2$ часовъ, тоже самое дѣлать отъ 7 до 8 часовъ вечера. Въ остальное время воду выдавать не иначе, какъ съ разрѣшенія старшаго офицера чрезъ вахту. При раздачѣ воды утромъ и вечеромъ всегда присутствуетъ назначенный по расписанію квартирмейстеръ, на котораго и возлагается общее наблюденіе за раздачей воды. Воду въ лагуны, камбузы и ванны накачивать съ разрѣшенія старшаго офицера, сообщая объ этомъ на вахту. У крана въ батареѣ имѣть дневальнаго, остальные краны снять. Въ лазаретной ваннѣ имѣть на глубинѣ 1-го фута марку, болѣе которой воды не накачивать.

Флагъ-Капитана ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Контръ-Адмирала Н. Н. Ломена 1.

Августа 21-го дня, 1896 года. № 13.

Предлагаю Командирамъ Императорскихъ яхтъ къ исполненію слѣдующее:

При съемкахъ съ якоря и постановкахъ на якорь, а равно при подачѣ швартововъ и буксировъ и отдачѣ ихъ передавать команды съ мостика на ютъ и обратно флажками, для чего завести ручные флажки 3-хъ цвѣтовъ *красные*, *зеленые* и *бѣлые*.

При этомъ руководствоваться слѣдующими условными сигналами:

Если ютовый офицеръ замѣтитъ какое либо препятствіе за кормой, какъ-то: бочку, голикъ, шлюпку и т. п. съ какой-нибудь стороны, то показывать, держа горизонтально вытянутой рукой *красный флажекъ*, если препятствіе съ правой стороны; и *бѣлый флажекъ* все время пока за кормой чисто.

При подачѣ и отдачѣ перлиней для швартововъ и буксировъ приказаніе о подачѣ перлиня передавать съ мостика на ютъ, показывая *красный флажекъ*, если перлинь долженъ идти съ лѣвой стороны и *зеленый* если перлинь съ правой стороны.

Приказаніе объ отдачѣ перлиня передавать махaніемъ *краснаго* флажка для перлиня съ лѣвой стороны и *зеленаго* флажка для правой стороны.

Такимъ же махaніемъ соотвѣтствующихъ флаговъ давать знать съ юта на мостикъ объ исполненіи полученнаго приказанія отдать или подать перлинь. Для обозначенія, что приказаніе или сигналъ понятъ, т. е. «*ясно вижу*» показывать флажекъ держа его вертикально вверхъ.

Начальника Отряда Судовъ Морского Училища Капитана 1-го ранга В. Н. Брылкина.

Iюля 2-го дня, 1877 года. № 54.

Не рѣдко вижу я безцѣльно трущимися гребныя суда у пристаней, отъ чего, понятно, шлюпки портятся, кромѣ того, мѣшаютъ другимъ приставать; почему предлагаю Г.г. командирамъ, объявить офицерамъ и старшинамъ гребныхъ судовъ, что гребное судно, приставъ къ пристани и выпустивъ лицъ съѣхавшихъ на берегъ, для ожиданiя момента, когда оно понадобится, должно отойти на дрекъ, или держаться на веслахъ; равно ожидающая шлюпка у какого нибудь судна не должна торчать у трапа, а всегда держаться на веслахъ, на выстрѣлѣ или на бакштовѣ; потому отправляемыя къ берегу гребныя суда, кромѣ вельботовъ, рекомендую снабжать своими дреками и компасами, если таковыхъ хватитъ на все количество отправляемыхъ шлюпокъ.

Августа 5-го дня, 1882 года. № 108.

Въ случаѣ производства отрядомъ маневра спасанiя человѣка упавшаго за бортъ, предлагаю г.г. командирамъ вмѣнить въ обязанность сигнальному старшинѣ гардемарину или воспитаннику по командѣ «*буекъ бросить*» бѣжать на навѣтренные бизань-ванты для наблюденiя оттуда за брошеннымъ буйкомъ.

Чтобы спущенная шлюпка могла отыскать буекъ при волненiи, иногда необходимо бываетъ указывать ей направленiе, по которому она должна грести, а потому сигнальный старшина на вантахъ, для указанной цѣли долженъ имѣть съ собою ручной красный флагъ — днемъ, или шлюпочный съ ширмою отличительный фонарь—ночью.

Длинныя вспышки флагомъ означаютъ для спущенной шлюпки «*держать правѣе*», короткiя: «*держать лѣвѣе*», а опусканiе флага внизъ «*такъ держать*».

Показыванiе зеленаго огня ночью, означаетъ для ищущей буекъ шлюпки «*держать правѣе*», показыванiе краснаго «*держать лѣвѣе*», а уборка фонаря—«*такъ держать*».

ЦИРКУЛЯРЪ

Главнаго Морского Штаба

Генералъ-Адъютантъ Вице-Адмиралъ О. К. Кремеръ.

Октября 26-го дня, 1890 года. № 177.

Главный Морской Штабъ, по приказанію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ - Адмирала Алексѣя Александровича, въ разъясненіе статей Морского Устава 64, 96, 267, и 290, и § 3-го Приложенія къ ст. 439 (книги X Св. М. Пост.), объявляетъ по Морскому вѣдомству, для руководства, что во время внутренняго плаванія, флагманы и командиры судовъ строевые рапорты высшему морскому начальству должны представлять только въ одномъ экземплярѣ, на Имя Его Императорскаго Высочества Великаго князя Генералъ-Адмирала, съ надписью: черезъ Главный Морской Штабъ.

Главнаго Морского Штаба

За Начальника

Контръ-Адмиралъ Ѳ. К. Авеланъ.

Мая 23-го дня, 1895 года. № 101.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ приказать на всѣхъ судахъ и въ особенности на неимѣющихъ рангоута, обязательно обучать нижнихъ чиновъ гимнастикѣ и гимнастическимъ играмъ, руководствуясь Наставленіемъ для обученія гимнастикѣ во флотѣ, объявленнымъ приказомъ по Морскому Вѣдомству отъ 7-го сего Мая за № 75.

О таковомъ приказаніи Его Высочества Главный Морской Штабъ объявляетъ для исполненія.

Января 24-го дня, 1895 года. № 16.

Главный Морской Штабъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству къ руководству, чтобы командиры судовъ, отправляющихся въ заграничное плаваніе непремѣнно до выхода въ море требовали отъ вольнонаемной судовой прислуги представленія установленныхъ заграничныхъ паспортовъ, такъ какъ отступленіе отъ этого требованія закона причиняетъ вредъ казнѣ и дѣлаетъ для Консульства, въ случаяхъ списанія съ судовъ въ иностранныхъ портахъ вышеуказанныхъ лицъ, большія затрудненія.

ЦИРКУЛЯРЪ

Морского Техническаго Комитета по Артиллеріи.

Марта 30-го дня, 1894 года. № 12.

Изъ разсмотрѣнія нѣкоторыхъ отчетовъ съ плавающихъ судовъ о занятіяхъ по артилеріи и изъ донесеній судовыхъ Командировъ, Морской Техническій Комитетъ усматриваетъ, что на нѣкоторыхъ судахъ при производствѣ ученій, не считаютъ себя въ правѣ брать, для подачи къ орудіямъ, дѣйствительные снаряды всѣхъ имѣемыхъ на суднѣ родовъ: между тѣмъ, въ сущности нѣтъ никакихъ препятствій къ тому, чтобы изъ бомбовыхъ погребовъ подавали къ орудіямъ всѣ роды снарядовъ не исключая бронебойныхъ и картечи. Если подача такъ устроена, что снарядъ, проходя по трубамъ и люкамъ, можетъ обивать свой поясокъ, то слѣдуетъ его обвязывать концомъ или надѣвать тросовый кренгельсъ. Подача, при которой поясокъ снаряда можетъ повреждаться, должна быть улучшена соотвѣственными мѣрами и команду слѣдуетъ пріучать такъ обращаться со снарядами, чтобы они при подачѣ не повреждались.

Что касается подачи настоящихъ зарядовъ, то, дѣйствительно, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, картузы могутъ вытягиваться и изнашиваться, а укладка и даже цѣлость призмъ нарушаться. По сему, хотя подача къ орудіямъ настоящихъ зарядовъ во время ученій и не возбраняется, тѣмъ не менѣе полезно имѣть въ крюйтъ-камерахъ достаточное число учебныхъ (фальшивыхъ) зарядовъ, которые въ случаяхъ, когда имѣются свободные зарядные ящики, могутъ быть уложены въ нихъ, а если мѣста въ ящикахъ нѣтъ, то учебные заряды слѣдуетъ хранить на полу или гдѣ либо въ крюйтъ-камерѣ, сообразно съ мѣстными условіями.

О вышеизложенномъ Морской Техническій Комитетъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по флоту, для свѣдѣнія и руководства.

Подписали: Предсѣдатель, Вице-Адмиралъ Пилкинъ, И. д. Главнаго Инспектора Артиллеріи, Контръ-Адмиралъ Макаровъ.

Іюля 13-го дня, 1894 года. № 22.

На одномъ изъ судовъ флота, въ минувшую кампанію, снаряды изъ бомбоваго погреба поднимались при помощи «пахимовскихъ талей» висѣвшихъ на телѣжкѣ, ходившей по рельсу.

При подобномъ употребленіи талей, подъемъ слѣдующаго снаряда будетъ возможенъ только тогда, когда поднятый на тали снарядъ будетъ вложенъ въ каналъ орудія и телѣжка возвращена къ мѣсту подъема снарядовъ; между тѣмъ, главное достоинство названныхъ талей заключается въ томъ, что во время подъема одного конца гордена со снарядомъ, другой, свободный конецъ, травится внизъ и когда снарядъ дойдетъ до мѣста, на стравленный конецъ гордена можно подвѣшивать слѣдующій снарядъ и, передавъ верхній снарядъ на телѣжку, можно, не теряя времени на раздергиваніе талей, поднимать второй снарядъ.

Въ виду сего, Морской Техническій Комитетъ, по приказанію Временно-Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству, что «пахимовскія тали» слѣдуетъ употреблять для подъема снарядовъ, по преимуществу

въ тѣхъ случаяхъ, когда тали подвѣшены надъ люкомъ подачи и неподвижны, т. е. не передвигаются по рельсамъ.

Подписали: Предсѣдатель, Вице-Адмиралъ Пилкинъ, И. д. главнаго Инспектора Морской Артилеріи, Контръ-Адмиралъ Макаровъ.

ЦИРКУЛЯРЪ

Морского Техническаго Комитета по Механической части.

Ноября 30-го дня, 1894 года. № 30.

Признавая необходимымъ, чтобы различныя трубы и электрическіе проводники на судахъ флота легко могли быть узнаваемы по ихъ окраскѣ, Морской Техническій Комитетъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и руководства нижеслѣдующія правила: каждая труба и каждый проводникъ. равно и ихъ отростки, должны окрашиваться однообразно на всѣхъ судахъ флота въ цвѣта, показанные на прилагаемомъ рисункѣ, причемъ:

1) Всѣ пріемныя трубы слѣдуетъ окрашивать сплошь въ тотъ цвѣтъ, который присвоивается каждой отдѣльной системѣ трубопровода, такъ: пожарныя трубы красятся въ *красный цвѣтъ*; трубы водоотливной системы (кромѣ магистральной, которую слѣдуетъ окрашивать сурикомъ) —въ *синій*; паровыя — въ *коричневый*, воздушныя — въ *бѣлый*; прѣсной воды — въ *сѣрый*; морской (забортной) воды — въ *зеленый*; сточныя трубы изъ отдѣленій и съ платформъ — въ *черный*.

2) Всѣ выбрасывающія трубы окрашивать въ тотъ же цвѣтъ, въ который окрашены пріемныя трубы той системы, но для отличія отъ первыхъ, на отливныхъ или отводящихъ трубахъ накрашивать черные пояски, причемъ у трубъ значительнаго протяженія пояски, шириною въ 3 дюйма, накрашивать приблизительно черезъ каждые шесть футъ, а у трубъ малаго протяженія такой же ширины пояски накрашивать черезъ меньшіе промежутки.

3) Пріемныя трубы водоотливной системы, которыя положено окрашивать въ синій цвѣтъ, для отличія, если они берутъ

воду съ верхняго дна или изъ междудоннаго пространства, слѣдуетъ накрашивать бѣлыми поясками двухъ-дюймовой ширины, съ соблюденіемъ между ними вышеуказанныхъ разстояній, а у трубъ, берущихъ воду съ нижняго дна, вмѣсто одного пояска накрашивать два узкихъ бѣлыхъ пояска шириною каждый въ два дюйма, съ узкимъ же двухъ-дюймовымъ между ними промежуткомъ.

4) Трубы пароваго отопленія не окрашивать, а держать чищенными.

5) Если трубы отработавшаго пара главныхъ и вспомогательныхъ механизмовъ не будутъ обшиты дурнымъ проводникомъ тепла, то таковыхъ трубъ не окрашивать, и

6) Паропроводныя и водопроводныя трубы для артиллерійскихъ цѣлей окрашивать въ общіе цвѣта, присвоенные таковымъ трубамъ, но съ нанесеніемъ на нихъ краской стрѣлки съ опереніемъ —⩚⩚⩚→. На желобахъ же для проводниковъ электрическаго освѣщенія и артиллерійскихъ ставить стрѣлки, въ направленіи идущаго проводника, минныя — безъ оперенія ———→, а артиллерійскія — съ опереніемъ —⩚⩚⩚→; причемъ стрѣлки должны имѣть тѣ же цвѣта, которыми желоба окрашены внутри, такъ напримѣръ, по отношенію минныхъ проводниковъ:

а) цѣпь боевыхъ фонарей ———→ стрѣлка оранжеваго цвѣта

б) вечерняя цѣпь ———→ желтаго цвѣта.

в) постоянная цѣпь ———→ чернаго цвѣта.

г) боевая цѣпь ———→ краснаго цвѣта.

д) ходовая цѣпь ———→ зеленаго цвѣта.

Подписали: Предсѣдатель Морского Техническаго Комитета, Вице-Адмиралъ Пилкинъ; И. д. Главнаго Инспектора Механической части Нозиковъ.

Примѣчаніе 1. Въ мѣстахъ, гдѣ представляется труднымъ поддерживать въ опрятномъ видѣ окраску трубъ, такъ напримѣръ: надъ площадками въ машинномъ и котельномъ отдѣленіяхъ, окрашивать только соединительные фланцы и части трубъ, не подвергающіеся обтиранію.

Указатель по отдѣламъ.

Историческій. О побѣдахъ Русскаго и Иностранныхъ флотовъ и разные случаи на эскадрахъ и судахъ нашего флота.

Управленіе судами, на нихъ смотры, инструкціи и дѣйствія командировъ.

Объ Офицерахъ и вахтенныхъ начальникахъ.

Сбереженія здоровья командъ.

Судовые порядки.

Артиллерія.

Сигналы.

Машина.

Гребныя суда.

Буксиры.

Десантъ.

Спасаніе людей.

Таранъ.

Миноносцы, миноноски и мины.

